Ru Nr. 19

NUMĂRUL 1 DIN OCTOMVRIE 1942

Signal

Belgia 2,20 fr. / Boemia-Moravia 3 kr. / Bulgaria 8 leva / Croatia 6 kuna / Danemarca 53 øre / Elveția 45 rappen / Finlanda 4,50 mk. / Franța 4 fr. / Grecia 30 dr. / Italia 3 lire
Norvegia 50 øre / Portugalia 2 esc. / România 20 lei / Serbia 6 dinari / Slovacia 3 ks. / Spania 1,50 pes. / Suedia 53 öre / Turcia 20 kurus / Țările de Jos 20 cenți / Ungaria 40 filiér
Știrile Interioară, Țările de Est 30 Pfg.

Așa sunt grenadirii blindatelor

A se vedea reportajul din pagina 4 din interiorul revistei

Fotografia: Artur Grimm, reporter de război (PK)

WHEN

MOUSON
LAVENDEL

Aeronavele „Mars" ale inginerului Kaiser

IN ŞASE COMENTARII AMERICANE

În luna Iulie a acestui an, presa mondială a fost asaltată de o sumedenie de reportaje privitoare la construirea unor gigantice avioane de transport, cu ajutorul cărora constructorul naval american Henry Kaiser a promis să vie de hac pericolului de moarte al submarinelor germane. Comentariile de mai jos — alese la întâmplare dintr'un potop de emisiuni radiofonice, articole de ziar şi declaraţii oficiale privitoare la ideea lui Kaiser — schiţează încă odată curba după care a crescut repede febra acestei iluzii, pentru a scădea apoi iarăşi cu încetul în urma tratamentului de înstrunare prevăzătoare al criticilor militari americani

I. Radio New York:

„Domnul Donald Nelson, şeful producţiei, a declarat astăzi că flota americană a făcut o comandă de 100 de avioane gigantice de transport la şantierele lui Henry Kaiser. Aceste aeronave au o capacitate de transport de 70 de tone. D. Nelson a accentuat că e vorba de o comandă experimentală. Dacă avioanele de transport vor da rezultate bune şi dacă necesităţile de material şi de braţe nu vor avea un efect desavantajos asupra producţiei generale de război, atunci flota americană va mai comanda încă 400 de aparate la uzinele Kaiser."

II. Radio Schenectady:

D. Donald Nelson a declarat că în afară de avioanele de mare distanţă de 70 de tone urmează să se înceapă construirea experimentală a unor avioane de transport de 200 tone. Cu ajutorul acestor avioane gigantice urmează să se creeze posibilitatea de a transporta într'un interval de timp de 24 ore o jumătate de milion de oameni din Statele Unite în Anglia sau în China. 20 de avioane din acestea urmează să aibă aceeaşi capacitate de transport ca unul dintre vasele „liberty" de câte 10.000 de tone registru.

III. News Chronicle:

Ziarul „News Chronicle" scrie: Aparatele de transport construite de Kaiser în prezent nu constitue decât o încercare. Ce e drept, în comparaţie cu posibilităţile vaselor, posibilităţile acestor avioane sunt reduse, dar un rol important le revine şi altor factori; viteza şi soliditatea sunt două avantaje de o importanţă remarcabilă. Singurul fapt regretabil este că nu s'a început construcţia mai de vreme. Planul lui Kaiser ar putea avea un efect revoluţionar înainte ca războiul să fie terminat.

IV. Din Washington:

Din Washington se comunică următoarele: „Şeful Oficiului de Producţie de Război a înmânat Luni o scrisoare d-lui Henry Kaiser, prin care acesta este împuternicit să înainteze un raport în care să expună posibilităţile şi avantajele ce rezultă din construirea a 500 de avioane de transport „Mars". Dacă raportul lui Kaiser va dovedi că construcţia aeronavelor de 70 de tone poate fi armonizată cu actualul program de construcţii de avioane de luptă, a declarat D. Nelson, atunci se aşteaptă să se înceapă tratative pentru contractul de construcţie al aeronavelor. D-lui Kaiser i s'a înmânat încă o adresă prin care este împuternicit să continue proiectele de construcţie ale unui nou tip de avion de 200 de tone. În această adresă, d. Kaiser e rugat să prezinte o propunere amănunţită privitoare la construirea aeronavelor de 200 de tone. După ce se va fi prezentat această propunere, Ministerul Marinei şi Oficiul de Producţie de Război se va ocupa mai de aproape de ea şi va ţine seamă de propunere."

V. Sunday Times:

Colaboratorul militar aviatic al revistei „Sunday Times" scrie că Henry Kaiser are nevoie de 20.000 de motoare de câte 2.000 de cai fiecare, pentru a construi în timp de un an cele 500 de avioane gigantice. Este nevoie de 750 de milioane de ore de lucru, ceea ce înseamnă că 300.000 de muncitori trebue să lucreze din plin în timp de un an. Este foarte îndoielnic că s'ar dispune de un număr atât de mare de muncitori specialişti.

VI. Evening Standard:

Cunoscutul critic militar american al ziarului „Evening Standard", Hanson W. Baldwin, face constatarea că cu tot progresul rapid al transporturilor aeriene în ultimii ani, este foarte exagerat să se creadă că s'ar putea renunţa la tonajul naval comercial dacă ar exista escadre aeriene mai mari. O astfel de înlocuire a vasului comercial prin avion este imposibil în acest război, căci în el este vorba de distanţe atât de mari şi el înghite cantităţi atât de enorme de material de război, că o flotă aeriană de transport n'ar putea face faţă misiunilor în aceeaşi măsură ca şi marina comercială. Dacă s'ar încerca numai pe hârtie să se înlocuiască prin avioane de transport tonajul rămas pentru Aliaţi, ar fi nevoie de vreo 100.000 de mari avioane de transport de câte 70 de tone. Dar aceasta n'ar fi decât o teorie, căci în practică lucrurile se prezintă cu totul altfel. S'au strâns anumite cunoştinţe în privinţa transporturilor aeriene în China, de când aceasta e izolată de lumea exterioară şi mai ales de când ea a pierdut şoseaua de aprovizionare a Birmaniei. Aici s'a încercat să se acopere cel puţin parţial necesităţile de material de război ale Chinei, cu ajutorul avioanelor de transport. Dar încercarea a dat greş cu totul. Anume, condiţiunile atmosferice joacă un rol cu mult mai important în navigaţia aeriană decât în cea marină, constituind principala piedecă pentru o aprovizionare regulată militară pe calea aerului. În afară de aceasta, uzura materialului este cu mult mai mare la aviaţie decât la marina comercială, abstracţie făcând de împrejurarea că se cere mereu construirea şi instalarea unor terenuri de aviaţie şi aeroporturi noi. Baldwin îşi încheie constatările prin afirmaţia că pentru problema transportului care dă de furcă Aliaţilor nu există o soluţie simplă. În special, el constată că este cu totul greşit a se crede că primejdia submarinelor ar putea fi înlăturată prin crearea unor escadre de transport aerian.

COPYRIGHT 1942 BY DEUTSCHER VERLAG BERLIN

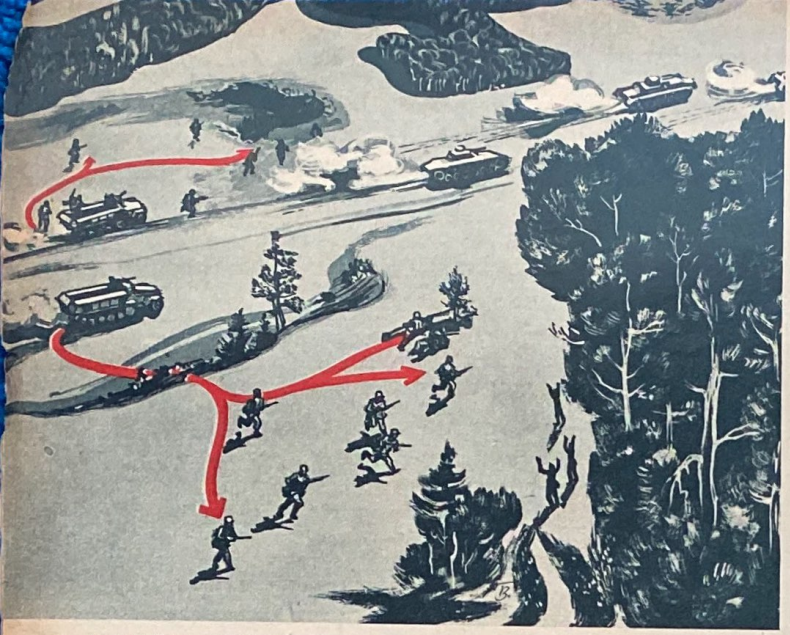
PARADĂ ÎN ONOAREA CELUI MAI TÂNĂR

Plutonierul Müller, de 21 de ani, aviator de vânătoare pe frontul Murmansculuí, a obținut după 41 de victorii aeriene Crucea de Cavaler, devenind astfel cel mai tânăr cavaler din aviație. După decorare, el trece în revistă frontul grupului de vânătoare, ieșit să-i dea onorul Fotografia: Benno Wundshammer, reporter de război (PK)

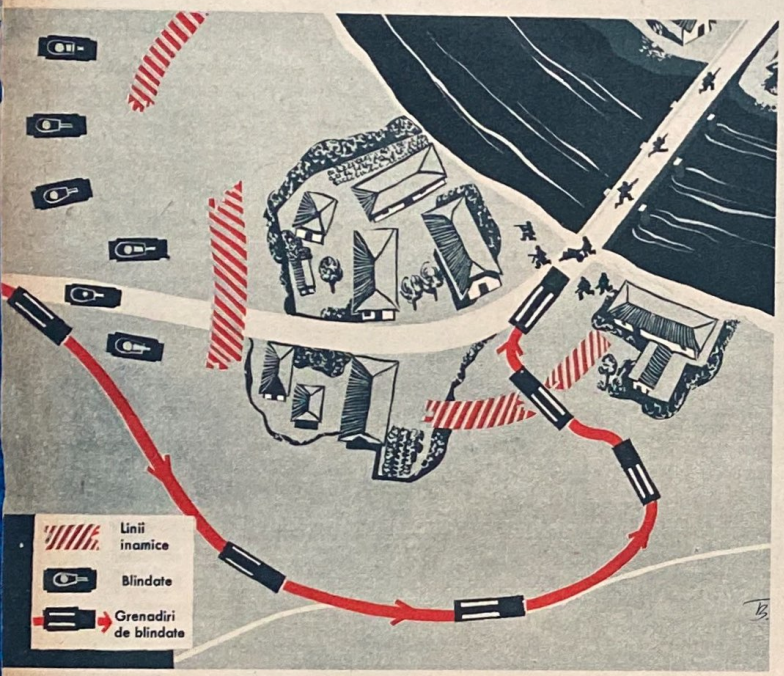
Așa sunt GRENADIRII BLINDATELOR

De general de brigadă Theiss

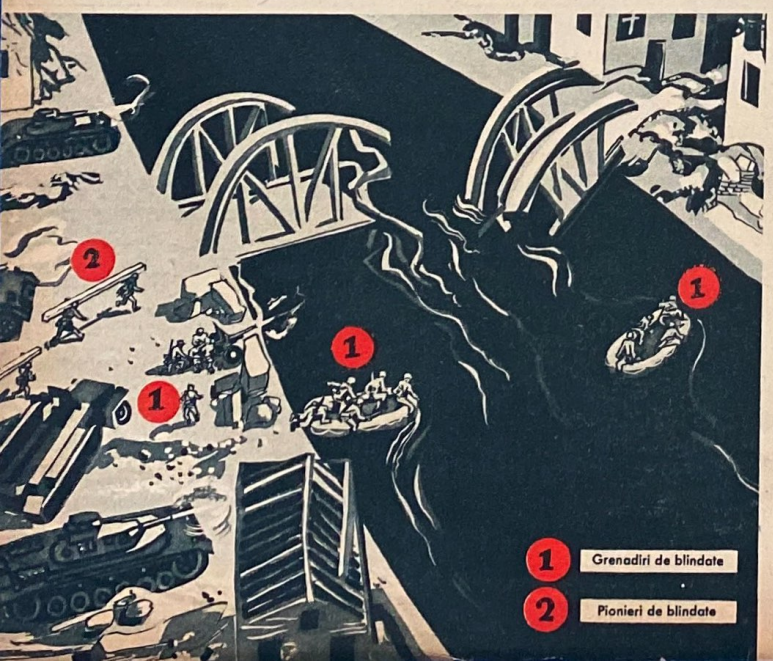
Cel mai mic grad al infanteristului german este „trăgătorul". Abia în anul acesta, s'a dispus facerea unei excepții: soldații, care luptă direct pentru și cu blindatele, se numesc „grenadiri" și sunt socotiți respectiv ca făcând parte dintr'o trupă de elită. Asupra misiunilor lor, dă informații articolul următor în descrieri diferite



I. Cei dintâi înapoia blindatelor. *Așa curățesc grenadirii blindatelor brețele, de inamic și asigură cu mijloace de infanterie, stăpânirea germană a terenului nou cucerit*



II. Deschizătorii de drumuri pentru blindate. *Podurile nedistruse sunt importante pentru o înaintare neîntreruptă a blindatelor. Scoaterea lor din mâna adversarului, cu toate mijloacele de infanterie, e una dintre cele mai însemnate misiuni ale grenadirilor blindatelor, pe care ei, în exemplul prezentat mai sus, o rezolvă prin împresurare*



Atacul carelor de luptă se deslănțue în zorii zilei, pornind dintr'o adâncitură a terenului contra inamicului. Linia acoperitoare este trecută rând pe rând de valuri ce se îndreaptă spre o fâșie întunecoasă căreia cu greu i se poate da numele de „liziera pădurii". Rezultatul recunoașterilor precedente arată că această lizieră este înțesată de puternice formațiuni dușmane. Dincolo, nu se observă încă nicio mișcare și nici tancurile n'au deschis încă lupta. Dar tocmai tăcerea aceasta pare a ascunde o amenințare emoționantă. Simți aici o încordare gigantică a tuturor puterilor și simțurilor, îndreptate exclusiv asupra obiectivului urmărit.

Inamicul lansează o rachetă de semnalizare. Ea pare a deslănțui în consecință o rafală scurtă dar violentă a artileriei germane. Ea îl trezește pe inamic obligându-l în același timp să ia acoperire. Așa se explică faptul că linia sa principală nu aude decât după amuțirea focului de artilerie, sgomotul ciudat și atât de temut, compus din amestecul duduitului motoarelor și al zăngănitului șenilelor, indiciul sigur al atacului carelor de luptă, ajunse însă la o distanță amenințătoare. Pe ici și colo, în rândurile inamicului, izbucnește groaza, panica și zăpăceala. Se aud strigăte de spaimă, dar încep să răsune și comenzi seci. Tancurile din față deschid focul, sdrobind toate obiectivele recunoscute și pătrunzând în liniile inamicului.

I. Cei dintâi după tancuri

Din spate se apropie încă valuri-valuri, la distanțe mai mari sau mai mici între ele, tancurile din bazele de atac. Dela o vreme se pare că nu va mai urma niciun tanc, dar deodată apar altele noi.

Dar ce-i asta? Sunt tot tancuri? Da, sunt tancuri, cu toate că șasiul și forma lor sunt cu totul neobișnuite. La început ți se pare că vezi un sicriu enorm ce se îndreaptă spre inamic. Dar nu este coșciug. El nu duce morți ci moartea însăși. În acest tanc se ascunde o forță concentrată și vie a unei grupe de luptători. Fețele acestor bărbați exprimă hotărîre; pumnii sunt încleștați în jurul armelor, iar grenadele dela centiron și din carâmbul cismelor ca și mitralierele sunt gata să intervină în lupta ce se desfășoară în față.

Ei se apropie tot mai mult de inamic. Vitesa lor crește mereu. Acum au ajuns la obiectivul prevăzut. Deodată, aceste autovehicule curioase se opresc, ca la o comandă magică. În aceeași clipă, oamenii din ele se și reped pe câmp în toate părțile, năpustindu-se asupra inamicului. Începe o luptă scurtă, corp la corp. Dar se termină repede. Detunăturile de armă, focurile izolate, bubuitul grenadelor de mână și uralele de victorie ale Germanilor au trecut ca o nălucă.

Locul în care au năvălit tancurile în liniile dușmane este curățit de inamic și ocupat de Germani. În stânga a fost luată cu asalt înălțimea care domină terenul, iar în dreapta s'a ocupat întunecoasa lizieră a pădurii. S'au strâns prizonieri și s'au trimis spre liniile din spate. Coloanele de prizonieri se încrucișează cu atuovehiculele deschise ce transportă acum trupe în teritoriul cucerit. Soldații care se dăduseră jos din tancul ciudat și-au terminat misiunea și se îndreaptă acum spre autovehiculul lor blindat, se urcă în el și pornesc în urma carelor de luptă, spre o nouă ciocnire cu inamicul.

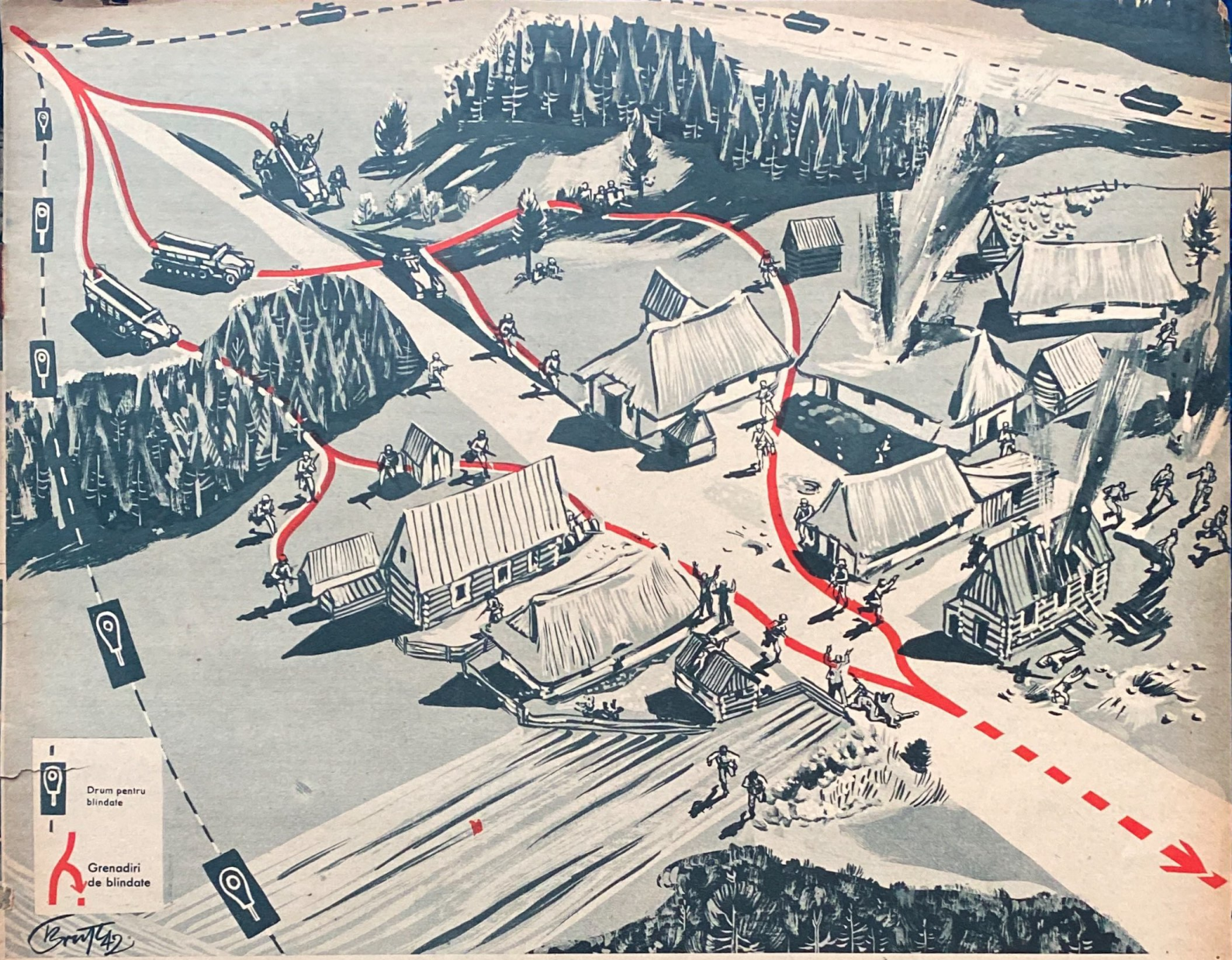
Ei sunt grenadirii carelor de luptă, forța de infanterie a diviziilor blindate. Ei au exploatat succesul obținut prin formidabila putere de ciocnire a carelor de luptă.

II. Deschizători de drumuri pentru tancuri

Atacul carelor de luptă sdrobit pe inamic. Puterea sa de rezistență nu mai este coordonată. Numai lângă șoseaua cea mare și în jurul ei își mai strânge resturile și încearcă să reziste tancurilor. El încearcă să apere podul care duce peste fluviul larg, sau cel puțin să câștige timp pentru a-l distruge, căci vai de pielea lui dacă podul cade intact în mâinile Germanilor.

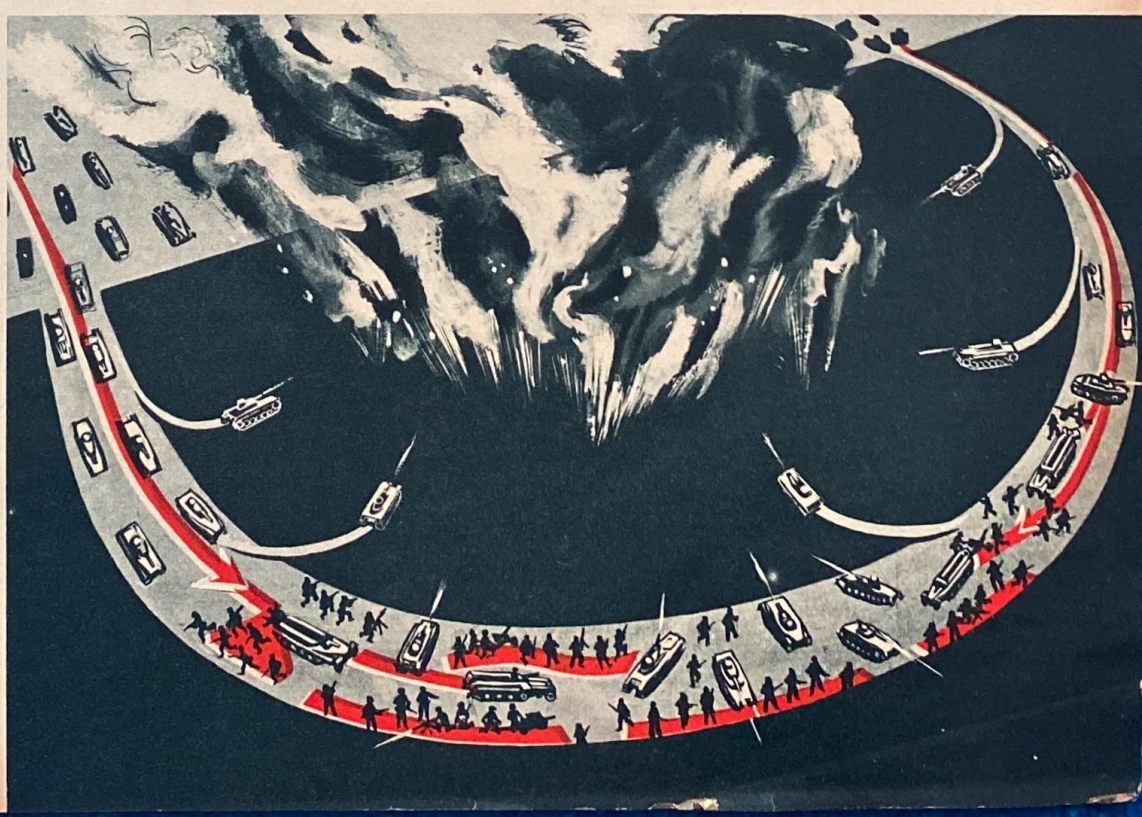
Tancurile se văd iarăși în fața unei poziții. Calea lor e presărată de obstacole și mine. Va fi iarăși o luptă grea.

III. Pontonierii blindatelor. *Dacă în drumul înaintării blindatelor este vreun pod distrus, grenadirii blindatelor trec peste apă, sub protecția focului blindatelor, fac un cap de pod și dau pionierilor blindatelor posibilitatea pentru construirea unui pod provizoriu*



IV. **Specialiștii în lupta de stradă.** *Când adversarul, dat peste cap de blindate, încearcă să se fixeze lateral în diferite puncte, spre a închide din nou frontul înapoia blindatelor, începe cea mai grea luptă chiar și pentru grenadiri: lupta de stradă*

Dar deodată, vin din urmă grenadirii tancurilor și țâșnesc spre inamic, din dreapta. Ei fac un ocol larg pe drumuri de care și peste câmp. Apoi pornesc în goană mai departe, tot mai departe, spre dreapta. Dar deodată fac iarăși o ocolire bruscă și se îndreaptă spre obiectivul îndepărtat. Acum străpung liniile de avanposturi inamice, intră în coloanele de trupe și muniții ale inamicului ce se îndreaptă ca și ele spre pod. Acum fluviul devine vizibil. Apar primele case ale localității din față. Grenadirii trec cu aceeași viteză prin localitate, pe lângă civili speriați și soldați inamici uimiți. Iată podul.



V. **În același front cu blindatele.** *Diviziile blindate sunt aproape totdeauna primele care îl strâng pe adversar într'o pungă. Până la sosirea noilor forțe, grenadirii blindatelor trebue să ajute la menținerea cercului nou format și a frontului îndreptat către inamic. Mai slabi de multe ori decât adversarul, sunt exemplari în asemenea ocazii, prin bucuria cu care intră în luptă și prin persistență*

Aşa sunt grenadirii blindatelor

O parte dintre grenadiri se dau jos şi îşi instalează armele grele. Ceilalţi trec în goană peste pod, formând primul cap de pod pentru siguranţă. Plutonul de pionieri sdrobeşte o echipă de distrugere inamică, examinează podul şi scoate încărcăturile pregătite pentru distrugere. Lupta a şi început pe ambele maluri. Dar grenadirii se opresc. În lupta grea ei îşi păstrează poziţia importantă, oricât de înverşunată ar fi lupta. Dar acolo, or fi tancuri inamice? Nu, sunt tancurile noastre. Ele şi-au tăiat cale şi apar acum tocmai la timp pentru a transforma într'un succes deplin lupta eroică a grenadirilor. Podul este apărat.

Aşa sunt grenadirii carelor de luptă.

III. Constructorii de poduri pentru tancuri

Se încinge iarăşi o luptă în jurul unui pod. Tancurile trebue să înfrângă întâi rezistenţa puternică din partea inamicului. Deodată aerul este sguduit de o detunătură violentă. Toată lumea ştie că a fost explozia distrugerii podului. Tancurile se aruncă cu un avânt deosebit asupra inamicului ce nu se mai poate retrage. Inamicul e dat peste cap şi împins spre malul fluviului, unde se predă. Tancurile apar pe mal. Ele îşi trimit proiectilele peste apă, spre inamicul care apără malul de dincolo. Dar între timp printre tancuri se şi instalează armamentul greu al grenadirilor. Câteva grupuri se apropie de tot de mal. Apar bărci pneumatice care sunt transportate la mal în pas alergător. Bărcile se lasă pe apă. Într'o clipă, echipajul se urcă în ele şi trece fluviul sub protecţia focului puternic al armelor grele, al tancurilor şi al artileriei blindate. La început ele se opresc pe malul opus, îl ocupă printr'un asalt, primind întăriri din urmă şi formează un cap de pod din ce în ce mai mare.

Pionierii unităţilor blindate se şi apropie. Podul provizoriu e terminat. Tancurile trec peste el, urmate de alţi grenadiri şi alte arme. Atacul se continuă dela capul de pod.

Aşa sunt grenadirii carelor de luptă.

IV. Specialiştii luptelor de stradă

Pe şosea înaintează spre inamic o avangardă de tancuri germane. În zare apare o localitate. În curând tancurile sunt primite cu un puternic foc defensiv. Ele se opresc în acoperire, raportează şi observă pe inamic. Se apropie grosul tancurilor. Dar numai o mică parte din ele deschide focul asupra inamicului cuibărit la liziera localităţii. Celelalte se abat spre dreapta şi spre stânga, ocolesc localitatea, apoi îşi continuă drumul pe şosea. Dar localitatea trebue ocupată, căci şoseaua este importantă.

Deodată, printre tancurile rămase în urmă apar grenadirii tancurilor. Ei înaintează prin şanţurile din dreapta şi stânga şoselei, se deplasează în dosul unei pădurici, pe o înălţime. Îşi instalează armele grele şi în curând se şi aud puternicele lor exclamaţii de victorie. Au pătruns în localitate.

Dar abia acum începe partea cea mai grea a misiunii lor. Ei înaintează încet, luptând pe străzi, cucerind casă cu casă, dând asalt asupra baricadelor, distrugând cuiburile de rezistenţă şi luptând adesea şi contra vicleniei populaţiei. Este partea cea mai grea dintre toate luptele, o luptă care trebue dusă împotriva unui inamic mai totdeauna invizibil, cu îndârjire şi înverşunare, pe străzi, în case, pe acoperişuri şi în pivniţe. Sosesc în grabă şi pionieri şi tancuri. Dar sarcina cea mai grea din această luptă le revine grenadirilor.

În sfârşit, au reuşit. La ieşirea opusă a localităţii se adună unităţile care şi-au terminat acţiunea. În timpul scurtului popas se schimbă reciproc impresiile din ultimele ceasuri. Dar autovehiculele grenadirilor carelor de luptă se şi apropie. „Urcarea!" Înaintarea continuă. Poate că se va repeta acelaşi spectacol şi în localitatea următoare.

Aşa sunt grenadirii carelor de luptă.

V. Într'un front cu tancurile

Străpungerea a reuşit. Armata blindată pătrunde adânc în teritoriul inamic. Acum face un ocol. Ea formează un brâu de fier în jurul inamicului, care urmează să fie distrus cu totul. Este mare numărul marilor bătălii de distrugere, al bătăliilor mai mici de împresurare, date de armata germană în acest război. Acest mod de luptă foarte eficace se datoreşte mereu avântului deosebit şi iuţelii diviziilor blindate.

Diviziile blindate constitue rând pe rând un front în spatele inamicului. Misiunea este de a apăra un spaţiu larg contra unui inamic care vrea să evadeze, luptând cu curajul disperării, fără consideraţie la jertfe. Ca şi cum ar fi un animal sălbatic ce se repede mereu spre gratiile cuştii sale, inamicul dă şi în acest caz o serie întreagă de atacuri în masă, timp de ore, zile şi săptămâni. Dar brâul de oţel rezistă. Chiar dacă din când în când lupta e foarte grea, dacă s'a tras ultimul glonţ şi s'a aruncat ultima grenadă, grenadirii sunt neclintiţi şi se apără până când contraatacul tancurilor le dă iarăşi răgaz, vehiculele grenadirilor aducând muniţii noi, grenade noi. După aceea, inamicul n'are decât să vie. Cadavrele sale se şi strâng în mormane în faţa frontului. Atacul următor este mai slab. La următorul atac sosesc primii dezertori. Apoi sosesc în cete, cu mâinile ridicate, tot mai mulţi. Acum vin din spre inamic tancurile germane. Bătălia e câştigată . . .

Aşa sunt grenadirii carelor de luptă.

În regiunea petroliferă dela Maicop

Unul din re cele importante obiective ale bătăliilor de urmărire din vara aceasta este atins. Încă de câteva zile, ținutul petrolifer dela Maicop s'a anunțat la orizont printr'un nor de fum negru și gros, înalt de 4 până la 5 km. Acum îl străpung vânătorii de blindate în timpul urmăririi și începe etapa următoare a campaniei. Înapoia paravanului de petrol în flăcări se ridică zidul Caucazilor. În numărul viitor al revistei noastre, vom publica o expunere rezumativă a înaintării germane în Caucazia Fotografia: Grimm-Kastein, reporter de război (PK)

BLINDATELE BRITANICE

Ce trebuiau să realizeze și ce au realizat

De generalul de brigadă Theiss

Înainte de război, Anglia n'avea despre primele care de luptă germane o părere prea bună; le numea atrape de tinichea și afirma că handicapul de 20 de ani în materie de care de luptă, n'ar mai putea fi redus. Acest avans trebuia să se raporteze nu numai la desvoltarea tehnică ulterioară, ci și la ideea asupra utilizării, așa dar la concepții operative și tactice.

În opoziție cu Anglia, Franța înțelegea să întrebuințeze tancurile, numai ca în primul război mondial: ca armă auxiliară a infanteriei. Anglia, dimpotrivă, avea planuri despre armate mari mecanizate.

Deoarece și în Germania se observa intenția de a se crea unități blindate mari, specialiștii englezi afirmau că în Germania se caută să se imite cu mijloace improprii ideea lor foarte originală, dar că prin aceasta are să joace un rol deplorabil.

Și Franța pretinse că are singura idee justă asupra întrebuințării armei blindate și pe lângă aceasta că are și cele mai bune care de luptă. Ambele țări dădură asigurări aliaților lor și neutrilor, că forțele lor blindate ar fi sub orice raport, superioare celor germane și că chiar din acest motiv ar trebui să câștige un război, pe care tocmai îl provocau.

Această părere n'o schimbară Anglia și Franța nici când începu războiul și Polonia fu învinsă în 18 zile, cu concursul decisiv al armei blindate germane.

Puterile occidentale afirmau acum că o asemenea utilizare a armei blindate ar putea fi încoronată cu succes numai față de un adversar, care n'ar putea să-i opună celuilalt — ca și Polonia — nimic echivalent. Dar pentrucă arma blindată engleză și chiar și cea franceză ar fi superioară în orice privință celei germane, Germania, n'ar îndrăsni niciodată să înainteze în Vest, ca în Polonia. Dacă însă Germania ar fi așa de orbită, ca să încerce aceasta, atunci arma aeriană a Angliei și a Franței au să facă praf diviziile blindate germane, mai înainte ca ele să se fi apropiat de fortificații. Dar dacă o parte ar urma să ajungă atât de departe, are să se sfărâme de acest bastion de necucerit. Iar dacă un mic rest ar putea să străbată, are să-i stea în față cea mai puternică apărare împotriva blindatelor, plus propria putere blindată superioară.

... și apoi veni Dunkerque

După trei zile dela începerea atacului, diviziile germane blindate luară cu asalt Sedanul, cel mai puternic pilastru al sistemului francez de fortificații, făcură o breșă largă de 100 km și atinseră după zece zile, marea.

În situația ei grea, Franța ceru Angliei nu numai avioane, ci și tancuri. Anglia răspunse că va trimite tancuri, dar că nu s'a hotărît încă ce tipuri ar trebui construite. Ajutorul nu veni și Franța capitulă. Anglia trebui să se pronunțe, acum asupra armei blindate germane, într'un mod care trebuia să facă explicabile succesele mari ale acesteia și să scuze nefuncționarea armei proprii. Pentru aceasta, fu născocit basmul despre superioritatea covârșitoare numerică a blindatelor germane. Se admise de asemenea că „felul" german poate avea succes sub „anumite ipoteze". Imitarea tacticei germane nu este cu putință; căci mai întâi nu se poate și afară de aceasta, ar ști și Germanii prea bine, cum să pareze propria lor metodă. Se mai auzi că soluția diluată

Iată-le!

În față, blindate americane de 11 tone, iar în spate, un tanc englez (Din Ilustrated London News din 29 Noemvrie1941)

franceză ar fi falsă. Că nu există absolut nicio metodă engleză, se putea vedea din această nedumerire totală. În sfârșit se găsi mângâiere în faptul că într'un loc și la un moment dat, se va înfățișa de sigur și ideea justă. Germania a fost într'adevăr superioară ca număr, dar în privința calității materialului, a moralului în luptă și a capacității tactice, se cuvine Angliei întâietatea; chiar Eglezul luat în parte, este cu mult superior Germanului. Din nefericire, în Franța nu s'a avut nicio ocazie să se dovedească și aceasta.

„Fulgerul" de șase kilometri pe zi

Primul succes pe care îl repurtă în Libia generalul Wavell duse în Anglia la o exagerare nemăsurată a faptelor. Se atrase iarăși atenția asupra superiorității strategiei britanice a blindatelor, a tacticei, a materialului și moralului și se vorbi de o „ofensivă fulger" fără exemplu.

În realitate, fu altfel. Raportat la marea superioritate, în special a carelor blindate și la supremația britanică de pe atunci, în aer și pe apă, succesul repurtat fu la drept vorbind foarte neînsemnat. „Ofensiva fulger" înainta pe zi în medie numai 6 km și după trei luni, rămase la Sirta Mare. Aici se opuse generalul Rommel cu primele formații ale corpului său african. Acesta trecu la atac, împreunaă cu forțele italiene și restabili numai în 12 zile, situația inițială la granița egipteană. Vitesa atacului său atinse pe zi, în medie 42 km. În Anglia, s'a căutat să se evite acest fapt, fiindcă nu se voia să fie luat ca adevărat. Se îndreptă atenția la luptele din Balcani. Aici, arma blindată germană avea de gând să-l nimicească pe adversar într'un timp neînchipuit de scurt. Singura întâlnire a blindatelor germane și Engleze se termină — deși Englezii se găseau în orice privință în avantaj — cu înfrângerea lor nimicitoare. Arma blindată germană se întrecu pe sine însăși. O părere engleză asupra superiorității atât de lăudată până acum, a materialului propriu, trebue reținută aci. Un deputat declară în Camera Comunelor că 80 la sută din tancurile engleze căzură din cauza defectelor de construcție, chiar mai înainte de a fi fost vârîte în acțiune.

Și atacurile ulterioare ale Englezilor împotriva frontului german și italian, eșuară toate Sub același destin, căzu marea ofensivă a lui Auchinleck. În Noemvrie 1941 și în vara lui 1942, mareșalul Rommel îl respinse până la El Alamein.

Strategia germană e superioară

Capitularea Tobrucului și retragerea pe poziția dela El Alamein sdruncină încrederea Englezilor în ei înșiși și în conducerea lor. Poporul ceru lămuriri. Se ajunse la o moțiune de neîncredere împotriva guvernului. Opinia publică șovăi din nou, între bolșevism și resemnare și însuși Churchill nu mai îndrăsni să repete basmul despre superioritatea numerică a adversarului. El admise chiar până și o superioritate proprie deși neînsemnată. Și marile performanțe ale conducerii germane trebuiră să fie recunoscute. Rommel se bucura de o așa de mare considerație din partea trupei adversarului, încât Auchinleck trebui să interzică armatei sale de a pomeni numele lui Rommel.

În Camera Comunelor, ministrul britanic al producției, Lyttelton, a încercat să atenueze imputarea că materialul britanic ar fi inferior celui german. Se auzi dela un ministru cu răspundere că la începutul acestui război, propriu zis n'a existat absolut nicio armă blindată britanică. Prin separarea cifrelor după felul fiecăruia, prin deosebire:

„Pe continent și în metropolă", trebuia să fie trezită această impresie.

„Churchill trebue reconstruit"

Lyttelton spune, de asemenea, că Anglia, în marea ei nevoie, n'a găsit de loc timp să conceapă și să încerce un blindat bun. Ea trebui să construiască numai ceea ce-i sta în putință, deși lipsurile acestui material erau cunoscute. Cu toate acestea, fu construit un nou blindat, care primi numele plin de făgăduințe „Churchill" și care trebue reconstruit acum, spre a satisface ultimele cerințe.

La enumărarea motivelor marii înfrângeri, Lyttelton mărturisește apoi că, pe lângă greșelile de tactică, vina principală trebue căutată în faptul că blindatele britanice Crusader ar fi nepotrivite pentru războiul în deșert. El recunoaște de asemenea fățiș că blindatele germane erau superioare cu privire la blindaj și la bătaie.

Despre blindatul Crusader,aflăm că el fu conceput în Mai 1940 și cu toate defectele cunoscute, fu construit mai departe. Astfel, turela pentru tun ar fi prea mică pentru un om ce mărime mijlocie. Dacă se deschide capacul, turela auxiliară închide drumul de tragere al tunului principal și câmpul de vedere al comandantului carului de luptă ar fi prea mult îngustat. Firește că Lyttelton promise pentru viitor îmbunătățiri considerabile a armei blindate, dar în cele din urmă, căută iarăși să justifice înfrângerea din Africa, cu o slăbiciune numerică.

Dar chiar colegul său, Beaverbrook, îl contrazice în Camera Lorzilor, recunoscând că Englezii avură în Libia mai multe blindate decât Rommel.

Anglia a recunoscut acum superioritatea numerică și pe de altă parte superioritatea conducerii germane, a capacității și a materialului german. Li se promite Englezilor că în viitor totul are să se schimbe în mai bine. Germaniei nu e nevoie să i se promită nimic. Germanii știu că arma lor blindată își îndeplinește datoria.

→

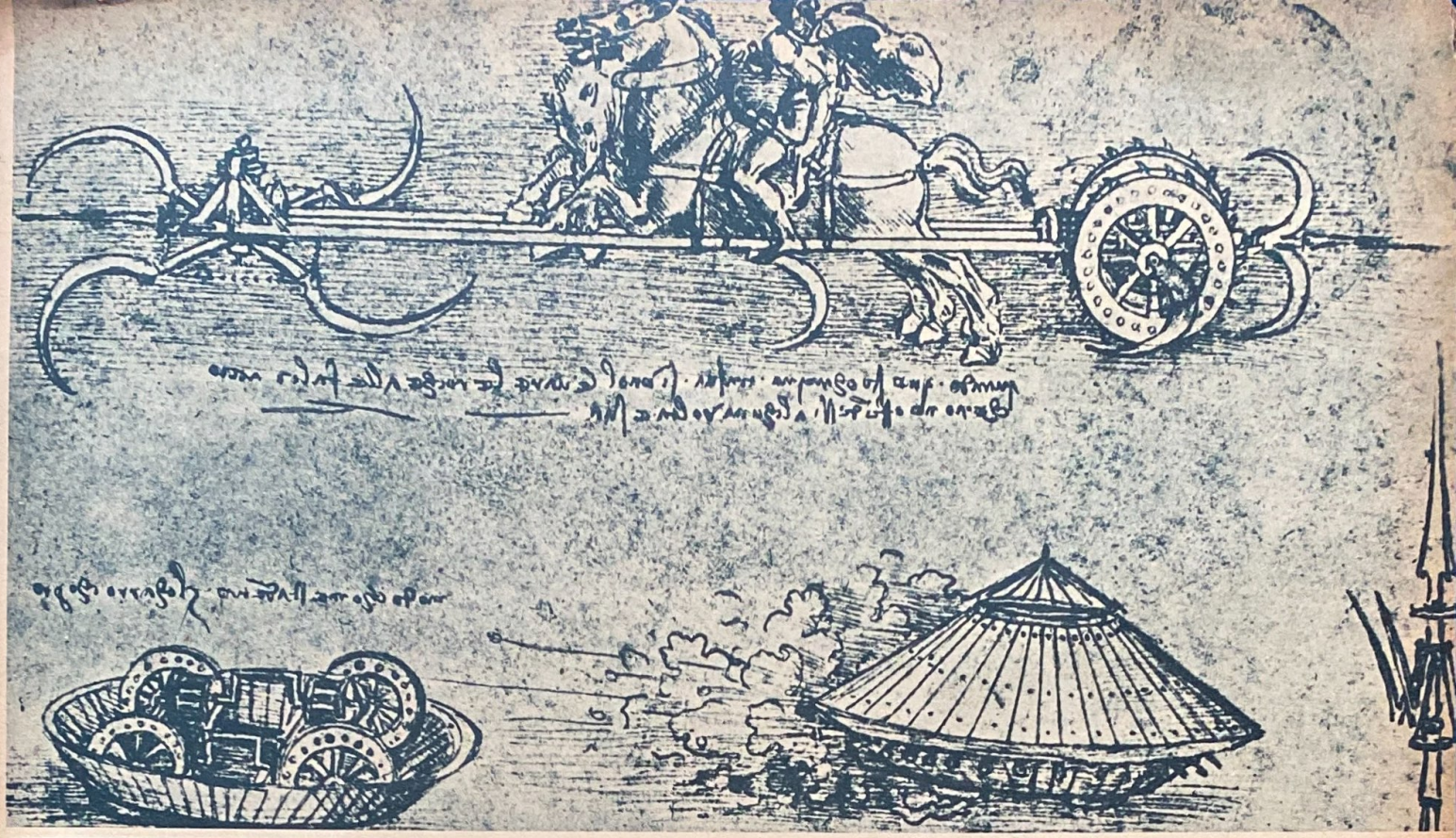
Soldat tânăr — luptător vechiu. *Douăzeci și trei de ani are acest plutonier major din armata germană de care de luptă. Seriozitatea războiului l-a imprimat de timpuriu vârsta bărbăției. Cu voluntar german în lupta pentru libertatea Spaniei el a primit botezul focului după cum confirmă trei din distincțiile sale: Crucea Spaniei, „Medalla de la Campaña" și „Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo". Crucea de Fier cl. I-a și cl. a II-a, Insigna Asaltul Blindatelor și Insigna Rănițlor în argint, ne vorbesc fără vălvă dar elocvent despre ținuta ostășească a acestui tânăr luptător și a generației sale*

Fotografia: Artur Grimm, reporter de război (PK)

Din cenușiu se face verde

Un blindat greu german răzbate printr'o regiune păduroasă. Culoarea sa cenușie, care pe terenuri deschise oferă o protecție bună contra vizibilității inamice mai ales din aer, nu poate fi folosită drept camuflaj prin frunzișul pădurii. Totuși pădurea însăși oferă o „capă de camuflaj" admirabilă: carul de luptă dispare în timpul unui mic popas dintr'un luminiș, sub un acoperământ des de crengi adunate la repezeală și întinse și fixate cu grijă

Fotografiile:
Artur Grimm, reporter de război (PK)



Construcţia blindatelor acum 400 de ani: *Leonardo da Vinci scria prietenului său, contele Sforza, despre acest desen: „Eu construesc care sigure şi protejate, care sunt inatacabile şi care, dacă merg cu tunurile lor în mijlocul inamicului, obligă până şi cele mai puternice mase ale adversarului să se retragă. Înapoia lor, infanteria poate înainta în siguranţă şi fără împotrivire." Generalul de brigadă englez J. F. C. Fuller zicea cu 400 de ani după aceea că Leonardo a avut o reprezentare mai clară despre întreprinderea tancurilor, decât mulţi soldaţi britanici înaintea bătăliei dela Cambrai, la 14 luni după ce tancurile veniseră pe front. Oricât de însemnate ar fi fost vederile tactice ale lui Leonardo, blindatul său a avut totuşi un defect fundamental, prin faptul că nu era potrivit pentru teren accidentat, pentru care motiv nu se putea mişca decât pe câmpie*

Părintele blindatului *Directorul de construcţii pensionat, Günther Burstyn, obţinu în 1912 brevetul pentru primul car de luptă pentru teren accidentat*

Un soldat francez genial: *Fostul locotenent colonel, Jean-Baptiste-Eugène Estienne, construi de asemenea, la doi ani după începerea războiului mondial, un car de luptă pe şenile*

BLINDATELE

Ca preludiu la una din cele mai grele bătălii ale războiului mondial, apare pe neaşteptate din ceaţa artificială, o armă nouă întrebuinţată în masă: blindatul. El împinge bătălia la criza care poate să divină desnodământul războiului — şi dă greş. La sfârşitul războiului mondial, nu toată lumea militară e de acord asupra valorii ei combative. Abia bătăliile cu blindate ale acestui război, îl caracterizează ca armă de atac de cel mai înalt grad. Despre începuturile acestei arme, despre discuţia specialiştilor în jurul ei, despre evoluţia ei până la punctul de perfecţiune atins astăzi, face o dare de seamă reporterul de război, Walter Kiaulehn (PK)

O dimineaţă de vară la Viena, acum 55 de ani. Ministerul de război a invitat pe ziarişti la o demonstraţie ciudată. Un inginer străin vrea să înfăţişeze împăratului Franţ Iosif, o armă automată cu care, naiba ştie cum, pot fi trase câteva sute de focuri pe minut. Prezentarea are loc în arsenalul din Viena. Un mare eveniment monden şi militar, cu uniforme, haine de ceremonie şi cilindre. Ziariştii iau loc în fund, pe câmpul din dosul unei bariere. Apare împăratul. Îl cunosc toţi după mersul lui distins, după tunica albastră ca cerul, după favorite şi chipiul înalt. Un domn în redingotă, cu cilindru şi o barbă respectabilă şi încărunţită, este condus la dânsul. Acesta trebue să fie vrăjitorul străin. Iată că se duce în mijlocul câmpului şi îngenunche în pulbere, lângă un lucru mic, acoperit, pe care nimeni nu-l luase în seamă, până atunci. Se dau la o parte pânzele, şi apare un fel de cărucior cu două roţi. Între roţi, se afla o ţeavă de armă. Înainte de a-ţi fi dat bine seama ce se întâmplă, o salvă după alta începu să pârâie, măturând în dreapta şi stânga. Pentru prima dată, oamenii aud ţăcănitul caracteristic al unei mitraliere. Cum puteau să bănuiască dânşii că acest ţăcănit va fi melodia fundamentală a tuturor litigiilor viitoare ale omenirii. Cu toate acestea, ceea ce domnul cu barbă căruntă prezintă acolo, nu e nimic altceva, decât un joc. În războiul din 1870, n'au trăit Francezii dezastrul cu mitraliera lor, acel mănunchiu de 24 de ţevi, care trebuia să oprească pe Prusieni? Ce-i drept, mitralierele trăgeau repede, dar loveau în vânt şi Prusienii câştigară victoria.

„Un fabricant de instrumente filosof"

Trei minute se scurseră şi ţăcănitul încetează. Domnul cu barba căruntă stă în picioare, înaintea căruciorului său şi-şi scutură praful de pe genunchi. Soldaţii trec pe teren în fugă şi aduc târâş un panou mare, pe care-l ridică la 50 m înaintea armei. Ei, acum să vedem! Arma minunată va trebui să arate acum, dacă poate să şi nimerească.

Blindatele ⟶

Omul cu barba căruntă îngenunche iarăși lângă cărucior, cu cilindrul dat mult pe ceafă. Tăcănitul începe din nou și acum se întâmplă ceva de neînchipuit: pe panou apare, din găurile împușcăturilor, scrise ca de o mână nevăzută, inițialele F. J., literile cu care începe numele împăratului. Senzația este nemaipomenită. Fără îndoială, aceasta este arma viitorului. Militarii aleargă spre inventatorul străin, căruia i se strânge cu putere mâna și este purtat în triumf la împărat. Cum se numește la urma urmei și de unde vine? — E un American, cu numele de Hiram Maxim.

Ajutoarele lui Maxim învelesc la loc arma miraculoasă, așa că nimeni nu poate afla cum e construită. Dar un domn elegant, cu ochii negri, care apare deodată între militari și ziariști, dă câteva informații despre ea în trei limbi și în fiecare deopotrivă de amabil; că Hiram Maxim, așa povestește dânsul, ar fi un fabricant de instrumente filosof din Boston, un visător, la drept vorbind, nu un tehnician militar și că arma lui miraculoasă ar lucra după principiul reculului, care e întrebuințat pentru armarea și încărcarea continuă a armei. Acestea par dintru început, foarte simple, dar sunt prea complicate. Încordarea resortului trebue să rămână totdeauna aceeași și de fapt există un singur om în lume, care să poată trage cu arma miraculoasă, și acesta este Maxim însuși. Din nefericire de o întrebuințare în masă a armei n'ar mai putea fi prin urmare vorba, căci cum s'ar putea face armate din fabricanți de instrumente filosofi?

Informațiile ademenitoare ale domnului cu ochi negri nu rămân fără efect. Părerile presei sunt împărțite. Tratativele asupra introducerii mitralierei târâgănează. Hiram Maxim călătorește prin urmare din țară în țară, îngenunche pretutindeni în praf, dinaintea principilor și-și prezintă invenția. Pe din dos, domnul cel elegant își răspândește însă în șoaptă, ici și colo, informațiile. El are peste tot succes și peste tot zădărnicește speranțele Americanului. Chiar în Viena, i s'a dat lui Maxim numai o comandă mică. Nu poate livra decât 160 arme și chiar acest număr le pare domnilor a fi foarte mare; căci de unde să iei 160 de trăgători iscusiți?

Hiram Maxim a băgat în cele din urmă de seamă că domnul binevoitor, cu ochi negri, îi este totuși cel mai rău dușman. Străinul se numește Basil Zaharoff și este agentul acelui fabricant de arme anglo-suedez, Nordenfeld, devenit celebru prin construirea unui submarin și a unui tun cu tragere rapidă. Mitraliera lui Maxim este concurenta cea mai serioasă a tunului cu tragere rapidă al lui Nordenfeld și de aceea Zaharoff răspândește vorba că arma nu permite să fie fabricată în serie și că nu e așa de simplu de manevrat ca orice altă armă.

Lucrarea se termină în sfârșit după dorința lui Zaharoff. Hiram Maxim se învoiește cu concurentul său Nordenfeld. Valoarea patentului său este calculată cu mărinimie la suma de 18 milioane mărci și împrumutul pentru finanțarea noului concern, pentru care s'a subscris în scurt timp mai mult decât s'a cerut, arată că prețul nu a fost exagerat.

„Maxim Nordenfeld Guns Ammuntions Company" se situiază pe aceeași treaptă cu cele mai mari firme de armament și devine străbunica concernului Vickers. Acum, mitralierele Maxim devin dintrodată cele mai bune din lume, permit de asemenea să fie fabricate în serie și pot fi manevrate ușor. Grecul elegant, Zaharoff, băiatul desculț de odinioară care vindea ziare, devine Englezul misterios și închis, Sir Basil. O nouă bogăție înflorește și totodată cu armele cu tragere rapidă începe o eră nouă a războiului. Câmpul de bătălie gol, presimțit în războaiele cu Burii, ajunge decorul de teatru înfiorător al războiului mondial și în aceaste culise ce-ți strâng inima, acoperite cu văluri de ceață, apar pentru prima dată, în anul 1916, ucigașii mitralierei, monștrii antideluvieni, care se târâsc încet pe câmpul de luptă, ca destinul: tancurile.

Brevet nr. 252.815 „privitor la care blindate"

Spre a putea cuprinde clar cu privirea destinul armei blindate, trebue să mai trecem încă odată prin fața ochilor, acest șir de imagini. În 1903, un tânăr sublocotenent, Günther Burstyn, un German din Stiria, staționează în portul mediteranian Pola, în calitate de comandant telegrafist. Pola este portul marinei de război austro-ungare. Tânărul Burstyn este invitat de un camarad de marină să facă împreună o plimbare cu un torpilor. Plimbarea plăcută de după masă este hotăritoare pentru soarta sublocotenentului. Ca un cuiu, i se înfige în minte ideea de a construi un mic vas de război, care să poată merge pe uscat. În 1905, vine la Viena, unde vizitează expoziția de automobile. Senzația acestei expoziții o constitue un autoblindat construit de uzinele Austro-Daimler. Constructorul carului este Paul Daimler, fiul marelui Gottlieb Daimler, care a inventat motorul de mare viteză, cu combustiune internă. Vehiculul blindat al lui Daimler era un automobil cu patru roți și un motor cu 30 cai putere. Partea dinapoi a vehiculului era o cupolă rotativă blindată cu un tun cu tragere rapidă; Locul șoferului putea fi coborît și șoferul era protejat de asemenea de plăci blindate. În fața acestui autoblindat, primul în lume, tânărului ofiter i se lumină mintea.

Acest automobil blindat era întradevăr o mică navă de războiu pentru uscat, așa cum și-o închipuise dânsul, dar care nu-l mulțumea pe deplin. Ceea ce rămânea aici ca bun, era motorul puternic cu benzină și cupola rotativă blindată cu tunul cu tragere rapidă. Ca rele, dimpotrivă, erau socotite cele patru roți neprotejate. Burstyn vroia să meargă cu vasul său pe câmp, peste șanțuri și prin albiile apelor. Vehiculul lui Daimler nu i se părea în deajuns de practic în raport cu terenul. Trebuia să se găsească altceva. Dar ce anume? — Pentrucă numai prin suspendarea pe arcuri a roților, problema nu putea fi rezolvată.

Burstyn fu detașat acum la un nou comandament, în Tirolul de Sud, pentru construcții de fortificații. Aci în munți, văzu ceva ce i se păru folositor: tunarii fortăreței puteau să transporte tunuri grele pe teren moale, punând sub roți, în loc de scânduri lungi, benzi compuse din plăci de lemn, care erau legate între ele și se mișcau împreună. Aceste benzi nivelau orice ondulare de teren și nu permiteau niciodată tunurilor grele să se împotmolească.

Această observare a benzii de plăci, o combină Burstyn cu o amintire din războiul Crimeii. Pe atunci se dispunea de o locomotivă care-și așeza singură șinele. Cum ar fi, se întrebă ofițerul, dacă în locul locomotivei s'ar recurge la un automobil și în loc de șine, la benzi de plăci.

Urmează apoi brevetul pentru primul blindat. În 1911 se ajunsese la aceasta. Burstyn, înaintat în acest timp la gradul de locotenent, își prezintă invenția unui car blindat de luptă, cum se cuvenea, ministerului competent al țării sale, adică ministerului de războiu cezaro-crăiesc. El o numi cu modestie, tun cu motor. O întâmplare răutăcioasă conduse petiția locotenentului pe un drum fals. Invenția nu ajunse niciodată înaintea ochilor omului prevăzător, Conrad von Hoetzendorff, șeful marelui stat major și nici înaintea celor ai ministrului de războiu, Auffenberg. Ambii ar fi înțeles îndată valoarea invenției, căci Auffenberg, de pildă, în ciuda tuturor împotrivilor, chiar dăduse dispoziții să se construiască cele 14 baterii de mortiere cu motor de 305 mm, care au devenit apoi așa de celebre în războiul mondial.

Propunerea lui Burstyn ajunse numai până la referentul pentru automobile al ministerului, care, neputând pricepe ce s'ar putea face cu un automobil care nu arată ca un automobil, ci ca o mașină de secerat, refuză să o probeze pe cheltuielile statului.

Cu toate acestea, Burstyn nu-și pierdu încă curajul. Plecă la Berlin. Și aci, invenția căzu însă sub destinul tragic al refuzului. Acum încercă altfel. Își strânse banii și-și anunță invenția pentru brevet, care-i fu acordat în Berlin, sub numărul 252.815, „cu privire la un car blindat, capabil să se miște cu propria energie a motorului, nu numai pe drumuri, ci și pe terenuri impracticabile".

Protecția, pe care i-o asigura brevetul în Austria și Germania, îi dădu lui Burstyn prilejul să se poată exprima asupra invenției sale, în mijlocul specialiștilor militari cel puțin prin indicații. El compune câteva articole pentru reviste militare, în care se exprima asupra motorizării și mecanizării războaielor viitoare. Astfel, prin anul 1912, scria colonelului Blümner la Berlin: „Se vorbește întradevăr mult despre optimismul orb al inventatorilor. Nu mai puțin cred că pot afirma totuși că tehnica războiului va produce mai de vreme sau mai târziu niște arme de atac ca tunul meu cu motor. Faptul că în locul unui lanț de trăgători cu rezerve, pornește la atac o grupă inegală de tunuri cu motor, sau chiar tunuri cu motor își găsesc întrebuințare pe o rază mare, firește că sună și astăzi, ca o Jules-Verniadă, dar eu cred că prin înlocuirea progresivă a energiei umane cu mașini, tunul cu motor este cel mai bun mijloc spre a economisi cât mai mult material uman în luptă."

La 30 de ani după aceste cuvinte profetice, colonelul în retragere, Günther Burstyn, fost director general de construcții, ajuns între timp la vârsta de 70 de ani, fu decorat de Adolf Hitler, cu Crucea Meritului de Războiu clasa I-a și a II-a, ca inventatorul primului autoblindat utilizabil. Prin anul 1912, valoarea invenției sale rămâsese însă necunoscută. Un an mai târziu, prin 1913, Burstyn n'avea măcar nici cu ce să-și plătească taxele pentru prelungirea brevetului. Când începu războiul mondial, plecă pe front cu gradul de căpitan, într'un regiment de căi ferate și telegrafie. În 1916, îi fu dat să vadă că pe când Englezii și Francezii aveau blindate, la Germani și Austrieci nici nu putea fi vorba de ele.

Primele construcții de tancuri engleze

Carele blindate engleze, care, în Septemvrie 1916, se târîră spre liniile germane din pădurea Flers, fuseseră construite după principiile lui Günther Burstyn, ceea ce înseamnă că ele se mișcau pe șenile. Firește, e ușor de admis că articolele pe care Burstyn, le-a scris prin 1912 în revistele militare de specialitate au ajuns la cunoștința Englezilor. (De altfel, carul blindat al lui Daimler fusese refuzat de asemenea, de autoritățile militare, în Austria și Germania, în vreme ce ministerul de războiu francez l-a cumpărat imediat.)

Principiile pe care s'au bazat primele construcții englezești și franțuzești au rămas necunoscute. Cât privește însă afirmația că ele ar fi fost numai o proprietate spirituală germană, e greu să se aducă dovezi palpabile. Englezii spun că ideea le-a fost sugerată de mașinile de secerat americane, care lucrau cu tractoare pe șenile.

Ceea ce a adus pe Englezi la aceasta, a fost în tot cazul, nevoia. Sârma ghimpată și mitraliera barau, din 1915, liniile germane. Colonelul englez Swinton luă atunci hotărârea să elibereze câmpul de bătălie din liniștea lui de cimitir, întreruptă numai din când în când, de tăcănitul armelor automate, cu un alt mijloc decât cu intervenția în masă a artileriei. Totdeauna, după ce artileria își termina pregătirea pentru asalt, se putea vedea că afurisitele de mitraliere tot mai trăiau. În fața focului lor uniform, tras din gropi mascate, se prăbușea orice atac al infanteriei. Swinton voia să aibă „mâncători de mitraliere", fortărețe ambulante, care să poată merge fără pregătiri pe câmpul de bătălie și fără a fi atinse de mitraliere să se târască până la trăgători și la armele lor ca să-i strivească.

Pentru întâia dată pe câmpul de bătălie

Un gând actual, oricât de îndrăsneț și revoluționar ar fi el, își face loc mereu, uniform, în mai multe țări și capete. Astfel, îi fu dat să vadă lui Swinton că nu numai el și inginerii însărcinați de dânsul erau preocupați de ideea unui car blindat, dar că însăși amiralitatea britanică fusese ocupată cu întrebarea, dacă n'ar putea fi construite vase de războiu pentru uscat. O contribuție copilărească la această întrebare, se trase dela Winston Churchill.

care, la începutul primului război mondial, era primul lord al amiralității. El voia să construiască niște târâtoare cu aburi, acuplate, cu care s'ar putea nivela tranșeele germane.

Spre a putea ține în secret, pregătirile serioase ale tehnicienilor lor, Englezii au aranjat ca toate lucrările privitoare la „mâncătorul de mitraliere", să se facă sub numele convențial inofensiv, „tancuri". Ei își păstrară strict secret intențiile, până și față de aliații lor. De aceea, rămaseră foarte uimiți, când în 1916, venind cu tancurile lor pe continent, auziră dela Francezi că ar fi construit și dânșii asemenea care de luptă. Locotenent colonelul francez Estienne, bunăoară, a fost recunoscut mai târziu ca părinte al carelor blindate.

La 15 Septemvrie 1916, noua armă fu pentru întâia dată întrebuințată pe o scară mai întinsă. 49 care de luptă, câte aveau Englezii pe atunci, fuseră adunate, dar numai 36 ajunseră pe câmpul de bătălie; 13 se împotmoliră și din cele 36 care, care puteau fi utilizate, numai o jumătate se mai înapoie în seara de 15 Septemvrie, celelalte fiind nimicite sau luate ca pradă de Germani.

Apariția acestor monștri, care se mișcau încet, produse frică. În Hamlet se zice: „Chiar războinicului aspru îi bătea cu putere inima, în pieptu-i ferecat." Din partea Germanilor, sublocotenentul Noak, conducătorul companiei a 12-a din regimentul 28 infanterie de rezervă, fu primul, care observă carele blindate. El spune în însemnările sale: „Nervii ne sunt încordați la extrem. Ce se poate ascunde îndărătul acestei năluci afurisite? Ghicirea marii enigme începe: o mașină de treierat, care s'a rătăcit pe aici, sau un plug automat pentru săparea tranșeelor. Drace, iată că merge peste gropi de obuze și găuri de mine și vine liniștit și sigur în spre noi. Noi stăm culcați în noroiu, în poziție de tragere. O grindină de împușcături de mitraliere trece acum peste noi. Aha, asta este pentru noi!"

Problema tactică: soldații contra blindatelor

Seara acestei zile îi găsi pe Englezi în mare desamăgire. În comunicatul lor militar, ei spun că tancuri de ale lor răzlețe ar fi reușit întradevăr să producă în câteva locuri, panică, dar recunosc în același timp că în general apărarea germană s'a dovedit extraordinar de bună. De o demoralizare întinsă, în rândurile germane, nu putea fi prin urmare vorba. Zece zile mai târziu, Englezii își asvârliră tot restul de blindate împotriva liniilor germane, dar și de data aceasta carele lor de luptă grele se împotmolesc sau sunt incendiate. Echipajele își găsesc o moarte dureroasă; oameni în cuptoare aprinse, jertfe arse pentru zeul războiului.

Englezii, cunoscuți prin lipsa lor de sentimente, față de suferința altora, sunt înspăimântați de moartea groaznică a camarazilor lor. Se ajunge la o criză grea a tinerii arme. Se renunță la construirea altor blindate.

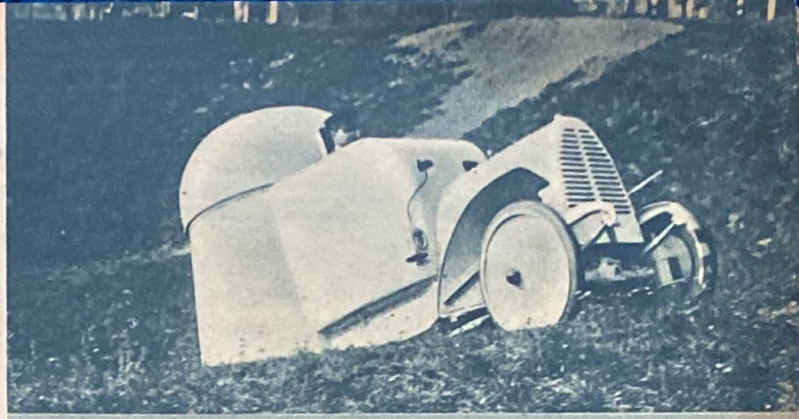
Criza se înăsprește tot mai mult, când primele blindate franceze sunt vârîte în acțiune. Tancul pentru combustibil al acestora, nu e pus însă, bine și ceea ce e și mai rău e că mai au și un tanc de rezervă din tinichea de zinc, complect neprotejat, pe puntea superioară a blindatului. Germanii descoperiră repede defectul acesta și făcură numai făclii din carele de luptă năvălitoare. Conducerea armatei engleze nu mai vrea să dea bani pentru noi încercări de blindate. Swinton și Fuller, cei doi pionieri englezi ai armei blindate, lovesc în Winston Churchill, în această mare nevoie, cu ideea lui caraghioasă a vălătucului pentru tranșee. El este lord al amiralității și marina vrea doar să construiască un vas de război pentru uscat. Astfel, marina pune la dispoziția lui Winston Churchill, bani pentru noi încercări de blindate. Ieșirea din criză este deci găsită și se găsesc de asemenea și oameni, pe care să nu-i sperie moartea în flăcări. Ca pasărea Phönix, arma blindată se ridică din cenușa primei înfrângeri. Dacă va intra iarăși în joc, acum are să fie cu totul altfel. Greșeala de a vârî în acțiune prea puține blindate, nu va mai fi repetată.

Între timp, începuseră și Germanii să construiască asemenea care, dar ei zăboveau cu fabricarea în masă, fiindcă nu se puteau lămuri dacă trebue să construiască blindate-mamut sau mai bine multe vehicule mici. Dacă ar fi fost întrebat Burstyn, el ar fi intervenit pentru vehiculele mici. Evanghelia sa spunea chiar din 1912: mai de grabă care blindate mici dar multe, decât mari și puține. Aceasta era de altfel și părerea constructorului de automobile Vollmer, care, însărcinat de marele stat major german, se apucă de construirea unui car blindat, fără a reuși însă să aducă pe picior de execuție, confecționarea în masă. Construirea de submarine și autocamioane fu socotită ca mai importantă și așa se făcu că Germanii înșiși nu aveau la sfârșitul războiului, nici măcar 50 tancuri proprii. Ei se bizuiau pe curajul și forța combativă a soldaților lor și de altfel pe artileria lor de câmp.

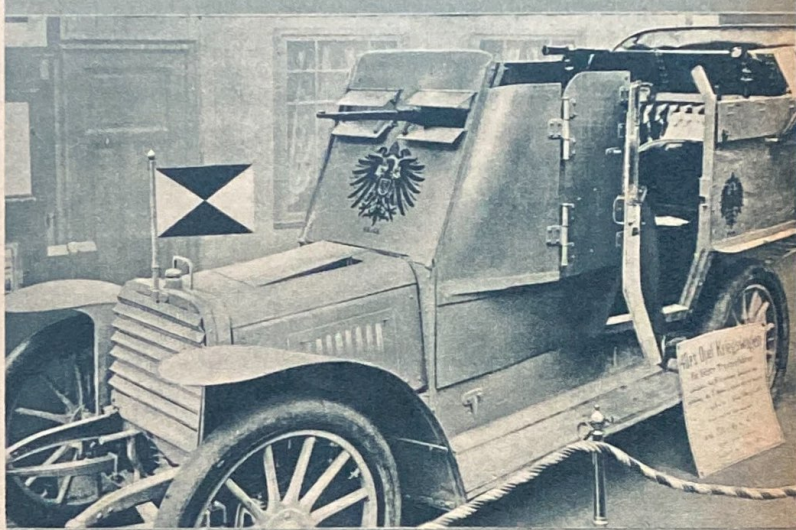
În dimineața zilei de 20 Noemvrie 1917, la Cambrai căzu iadul cu toți necuratii, asupra Germanilor. 362 care blindate, care trăgeau din toate țevile, se târâsc ca niște monștri aprinși, spre liniile germane. De data aceasta, trebuia să izbutească. Marea lovitură fusese pregătită cu cea mai desăvârșită grijă. Toate greșelile primei intervenții, ca împărțirea propriilor forțe, fură evitate. O avalanșă de oțel se rostogolea spre liniile germane, urmată la o foarte mică distanță, de cea mai bună infanterie engleză. Se ducea la luptă ca la paradă. Un regiment scoțian pusese și cimpoieri înainte. La flancuri stătea cavaleria, gata pentru urmărirea adversarului.

Patrusprezece zile dură bătălia, Germanii avură pierderi considerabile, și în seara de 29 Noemvrie, bătălia totuși se termină, acolo unde începuse. Germanii contraatacară și le reușiră să realizeze și imposibilul. Astfel, ei putură nu numai să închidă spărturile, ci chiar să recucerească terenul, care le fusese smuls în prima ciocnire cu valurile de fier. La acest contraatac, Germanii făcură 9.000 prizonieri, capturară 148 tunuri, 716 mitraliere și peste 100 tancuri. Iar comandantul suprem englez declară că a făcut prizonieri 10.500 Germani și că a capturat 142 tunuri și vreo 350 mitraliere.

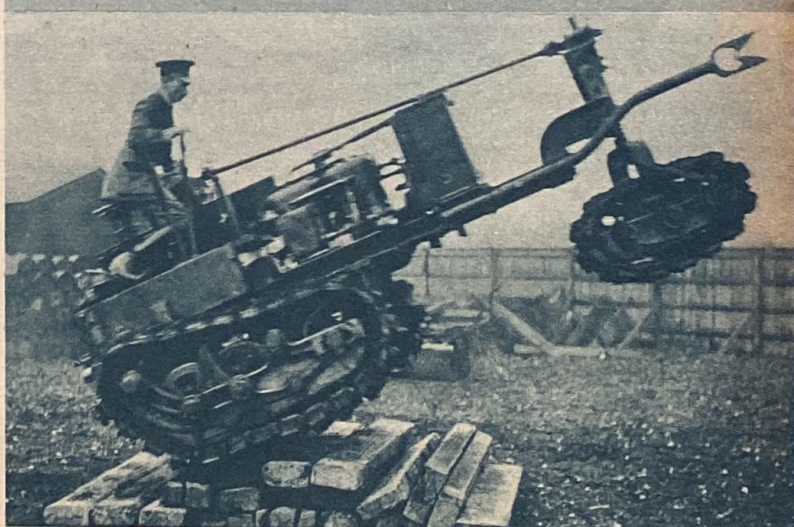
Aceasta se chiamă o partidă remis. Cel puțin așa arăta pe hârtie. În realitate, Englezii pierdură, căci scopul lor, străpungerea liniilor germane, nu fu atins. Ei își întremează totuși forțele sleite și atacă încă odată cu aceeași vigoare, în vara anului 1918, la Soissons și Amiens. Același tablou și acum; Germanii au avut din nou



Senzația stârnită de automobil în 1905. *Paul Daimler, fiul inventatorului motorului expune în 1905, la expoziția de automobile din Viena, acest car de luptă blindat. El găsi mulți admiratori, dar numai un cumpărător: Marele stat major francez luă carul în posesia sa*



Opel arată primul car blindat de recunoaștere. *În anul 1906, specialiștii respinseră și acest car de război, cel mai bun în acea vreme. Wilhelm II zicea cu aer glumeț: „Capul și picioarele sunt neprotejate." Dar judecata sa lu justă. Cauciucurile sunt partea cea mai vulnerabilă a acestui car*

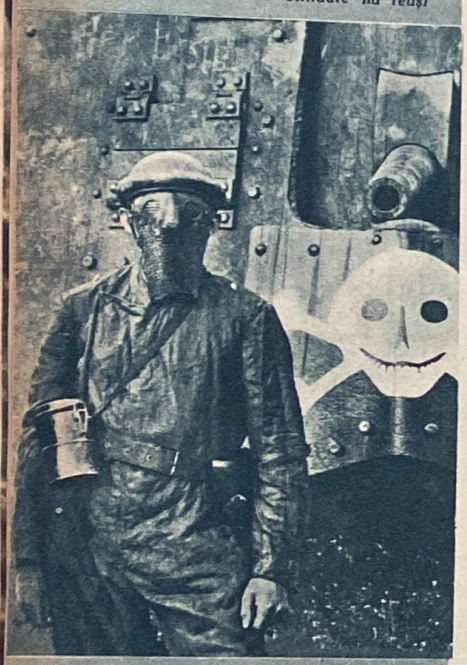


Tancul englez dela 1915. *La acest monstru, reușite sunt numai șenilele; ca nepotrivite se dovediră foarte curând, foarfecile lungi de tranșee, care trebuiau să taie sârma ghimpată. Conducătorul ei stă de asemenea, neprotejat*

În sfârșit, a fost găsită „forma de diamant". *Abia în ultimii ani ai războiului mondial, își găsi carul blindat forma sa caracteristică*

Blindatele →

Iadul dela Cambrai. *Primele blindate care se lăriră în anul 1917 spre liniile germane fură o surpriză pentru cei atacați. Totuși acest atac de blindate nu reuși*



O încercare infructuoasă. *Ca protecție împotriva schijelor de bombe, a fost introdusă provizoriu pentru trăgătorii germani din blindate o mască din plasă de oțel*

Astăzi general, atunci trăgător la blindate. *Sepp Dietrich, SS-Obergruppenführer și general al armei SS poartă, ca unul dintre puținii soldați din formațiile blindate din războiul mondial, însemnul creat pe atunci pentru primii Germani din arma blindată*

pierderi considerabile, dar nici de data aceasta sorții luptei nu se întorc de partea inamicului. Pentrucă chiar dacă Germanilor li se clatină genunchii, ei reușesc până la urmă să-și păstreze pozițiile.

Contralovitura: se ivește tunul anticar

Aliații erau disperați. Le era peste putință să descopere greșeala din calculul lor. Astăzi, după 25 de ani, poate fi văzută de sigur cu ușurință. Blindatele engleze se țineau prea aproape de propria infanterie. Ele nu erau în deajuns de repezi și raza de acțiune le era prea mică. Cu puterea maximă, de pildă, un blindat nu putea parcurge decât șase kilometri pe oră, iar combustibilul de care se servea nu ajungea mai mult decât pentru 30 kilometri.

Afară de aceasta, Germanii desfășuraseră o tactică prin care ajunseră stăpânii blindatelor. Această tactică se trăgea din regimentul 46 infanterie „Graf Kirchbach" și fusese pentru prima dată pusă în practică, în bătălia de tancuri dela Cambrai. Când veneau tancurile, Germanii se eșalonau în mai multe cordoane. Primul cordon se deschidea și se prefăcea că e mort. Tancurile treceau prin el, socotindu-l dat gata. Dar după ce intrau în spațiul fixat, primul cordon învia din nou și Germanii închideau punga, atacându-le din toate părțile și încercând să le distrugă.

Un Englez, care a luat parte la bătălia tancurilor dela Cambrai, spune cât de înspăimântătoare a fost încăierarea aceasta. Tancurile intrară în satele, în care parcă era stinsă orice urmă de viață. Când însă se înfundară în ulițele strâmte în care se putea manevra cu greu, viața izbucni pe neașteptate, de pretutindeni. Curgeau împușcăturile din pivnițe și de pe acoperișuri, din față și dindărăt, fără ca adversarul să poată fi văzut. În acest mod, nu mai era de câștigat nimic.

Dar chiar acolo, unde au izbutit, în colaborare cu infanteria, să facă vreo spărtură în liniile germane, din cauza încetinelii le-a fost peste putință să pună mâna pe un spațiu suficient. Pe lângă aceasta, Germanii puteau să aducă mereu și trupe de întărire, cu care să umple spărturile. Această situație rămase până la sfârșitul războiului mondial.

În această constatare simplă, se află închisă totuși o sumă mare și aproape de neînchipuit, de durere și de curaj. Englezii utilizară, în timpul războiului, pe frontul de Vest, 2.000 blindate și Francezii chiar de două ori pe atâta. În total, luptau deci, 6.000 care blindate împotriva soldaților germani. Germanii n'aveau decât curajul, experiența de luptă, granatele de mână și tunurile lor de câmp, cu care să se opună acestor coloși de oțel. Ca exemplu pentru aceasta, le rămâsese ziua dela Flesquieres, din 20 Noemvrie 1917. — În bătălia tancurilor dela Cambrai. — În acea zi, când asaltului de tancuri engleze părea că nimic nu-i va putea sta împotrivă, maiorul german Krebs, reuși să strângă în jurul său 600 oameni, spre a închide cu ei spărturile pe care le făcuseră Englezii la Flesquieres, în liniile germane.

La piciorul înălțimilor dela Flesquieres, căzu de asemenea, în aceeași zi, un tunar de câmp german, rămas necunoscut, despre care raportul mareșalului englez Haig povestește că prin bravura lui a stârnit admirația Englezilor. Deși rămâsese singurul supraviețuitor la tunul său, a încărcat și a tras mereu, scoțând din luptă multe blindate engleze. Acest tunar german necunoscut este părintele acelei arme noi, care fu construită pe urmă, a tunului anticar, ușor de manevrat.

Prin anul 1918, se petrecu încă un alt eveniment, care, firește, numai de foarte puțini oameni fu prețuit după întreaga lui însemnătate. Acest eveniment fu duelul de blindate dela Villers-Bretonneux, petrecut la 24 Aprilie 1918. Pentru prima oară în istorie, luptară blindatele unele împotriva altora. Englezii înșiși recunosc că Germanii au ieșit victorioși din acest duel. Din partea Germanilor, au fost angajate în luptă 14 blindate de construcție proprie. Iată ce scrie, în jurnalul său de războiu, asupra acestei zile generalul de brigadă Fuller, creatorul adevărat al corpului britanic blindat:

„A fost un eveniment în felul său, tot așa de considerabil ca și duelul dintre „Monitor" și „Merrimac", la 9 Martie 1869. Își dădeau întâlnire, atunci, primul vas cu turele blindate al Statelor Nordice ale Americii cu fregata de lemn transformată în vas cuirasat și cu posibilități de pintenare a vaselor inamice, ale Statelor din Sud, în războiul american de secesiune.

În această zi de 24 Aprilie 1918, blindate germane izolate reluară de repetate ori lupta, cu șapte până la opt blindate britanice și ieșiră învingătoare. Unul din blindatele germane, care s'a ciocnit cu șapte blindate engleze, care voiau să-l încercuiască, se întoarse înapoi la locul de adunare, de abia după opt ore de luptă. El nimicise prin lovituri în plin un blindat englez, pe un al doilea îl incendiase, iar altora le-a provocat stricăciuni. Cele care mai rămaseră din acestea șapte, părăsiră în fugă câmpul.

Aceste blindate victorioase ale Germanilor, se deosebiau de mașinile de luptă engleze, prin vitesa, puterea și blindajul lor mai gros. Carul de luptă greu al Englezilor avea, la o greutate de 32 tone, un motor de 150 cai putere și o vitesă de 11 kilometri pe oră. Plăcile sale blindate erau de 18 mm grosime. Carul german, dimpotrivă, cântărea cu trei tone mai mult, avea un motor de 200 cai putere, atingea 16 kilometri pe oră și avea plăci blindate groase de circa 30 mm. Armamentul englez părea la început să fie mai bun. Se deosebeau pe atunci care blindate masculine și feminine. Carele blindate feminine erau înarmate numai cu mitraliere, pe când cele masculine erau prevăzute cu tunuri. Blindatele grele ale Englezilor aveau două tunuri și patru mitraliere la bord, iar cele germane dispuneau ce-i drept de peste șase mitraliere, dar aveau în schimb numai un tun. Acel blindat german, care la Villers-Bretonneux se măsură cu șapte blindate engleze grele, primise o lovitură, care-i făcu tunul inutilizabil pentru a doua jumătate a luptei. El trebui deci să lupte mai departe numai cu mitralierele și, cu toate acestea învinse.

Cine avea ochi să vadă, acela putea să recunoască în acea zi că vitesa mai mare și blindajul mai bun erau superioare unei înarmări aparent mai puternice. Se mai putu recunoaște cu această ocazie că un car de luptă înseamnă mai mult decât un instrument de însoțire al infanteriei.

După războiul mondial, Germanilor le-a fost interzis 25 de ani să aibă armă blindată proprie. Armata de 100.000 oameni făcea exerciții cu atrape de carton mișcate de automobile mici. Ceea ce nu le putea fi interzis Germanilor, era construirea de blindate pe planșetă și pentru sertar.

Când Germania își recâștigă suveranitatea militară, tehnica ajunsese până la o asemenea desvoltare că blindatele își măriră de zece ori vitesa. Cel mai popular tanc al războiului mondial era „Mark IV", o construcție engleză. El mergea cu șase kilometri pe oră și avea o autonomie de 25 kilometri. În 1934, cel mai popular tanc al Uniunii Sovietice era carul de luptă rapid american, Christie. La o rază de acțiune de 400 kilometri, el desvolta dacă mergea pe șenile, o vitesă de 62 kilometri pe oră și de 110 km, dacă mergea pe roți.

Aceasta nu fu însă singura perfecționare a blindatului. Cu adevărat desăvârșit deveni el abia prin telefonia fără fir. „Microfonul-laringe", care da posibilitate vorbitorului să se facă înțeles și în sgomotul mare al motorului, îi dă conducătorului izolat al blindatului ocazia de a vorbi cu celălalt car de războiu. Prin acest mijloc de înțelegere totdeauna la dispoziție, carele blindate izolate pot fi strânse în grupuri de luptă, care și în timpul încăerării și luptei se lasă continuu regrupate de o voință directoare. Prin posibilitatea neîntreruptă de înțelegere, carele blindate se ținură laolaltă. Telefonia fără fir este singurul mijloc, care poate combate influența desagregantă și dizolvantă a bătăliei.

Decizia: armă ofensivă sau defensivă?

În această situație găsi Germania, prin urmare, arma blindată, când se apucă să-și făurească iarăși un armament. Între timp, se formaseră în lume două școli tactice pentru întrebuințarea blindatelor. Una vedea încă în blindat vechiul „mâncător de mitraliere", și-i încuviința numai un caracter defensiv. Blindatul rămânea deci, după voința acestei școli și mai departe legat de infanterie și avea să o scape de mitralierele adversare supărătoare. Această școală refuza formarea de armate blindate, fiindcă după dogmele ei, apărarea împotriva blindatelor devenise mult prea puternică. Cu cât s'ar arăta pe câmpul de bătălie, mai multe blindate, spunea ea, cu atât mai mult ar fi nimicite de tunurile anticar șau ar deveni pradă aviatorilor. Această școală cu un caracter defensiv avu mulți aderenți, în deosebi în comandamentul armatei franceze. Cealaltă școală, care stăruia asupra caracterului ofensiv al armei blindate, fu reprezentată de generalul de brigadă englez, Fuller.

Pentru cel care cunoaște spiritul ofensiv al soldaților germani, n'ar mai fi nicio îndoială asupra școlii, la care s'ar atașa Germanii. Școala marelui stat major german preconizează atacul din flanc, învăluirea laterală a adversarului, strângerea în clește și străpungerea. Așa dar, Germanii puseră îndată în picioare divizii de luptă blindate independente, destinate pentru probleme care nu puteau fi rezolvate de nicio altă unitate.

După experiențele lor dela 23 Aprilie 1918, pe care nu le uitaseră, Germanii întrevedeau că în desvoltarea lor, blindatele vor trece foarte repede, dincolo de primul lor scop — combaterea mitralierei. Pentru aceasta, în Germania se hotărise, încă în armata de 100.000

oameni, introducerea unei alte arme ca adversar al mitralierei, a așa zisului tun de însoțire, un tun mic și ușor de manevrat, care ia parte la luptă în prima linie și al cărui scop principal este distrugerea mitralierei.

După primul război mondial, teoreticienii, cum se întâmplă totdeauna în timp de pace, făcuseră din arta războiului o știință, căreia îi stăteau la bază numai considerații teoretice și care nu corespundeau de aceea, adevărului.

Fantoma tancului voiau să o izgonească printr'un tun. Ei ziceau că se pot construi tunuri cu diferite puteri de străpungere și că de aceea „cursa de întrecere fără spirit, dintre blindat și tun", trebue să fie câștigată neapărat de tun. Această teorie străină de realitate duse în cursul anilor la păreri tot mai greșite. După aceea, când în războiul civil din Spania, puținele tancuri introduse în luptă sub condiții deosebite, nu putură obține niciun rezultat decisiv, se afirmă că blindatul și-ar fi trăit traiul, de unde ar urma că poate fi asvârlit la fier vechiu.

Dar tocmai în acest moment, Germania voi nu numai să construiască blindate multe, ci voi să le construiască în așa mod, ca ele să poată forma sâmburele unităților care operează rapid și independent. Aceasta fu ideea hotărîtoare. Situația Germaniei se asemăna, după războiul mondial, cu o fortăreață dărâmată, expusă orișicând unei blocade și foamete tot mai eficace. Era înconjurată de dușmani, care așteptau în fortificații puternice. Aceștia n'aveau decât să închidă frontierele, ca pe urmă să aștepte mai departe în liniște. Germania trebuia prin urmare să rupă cătușile și pe urmă să nimicească pe adversar. Pe lângă aceasta, războiul trebuia dus fără întrerupere și trebuia să se desfășoare tot atât de repede, încât adversarii să nu aibă posibilitate să se ajute reciproc. Pentru aceasta, era necesară o armă rapidă cu o forță deosebită. Această armă, Germania a văzut-o dată de carul de luptă blindat, care continuase să se desvolte din punct de vedere tehnic între timp, căpătând o rapiditate mai mare.

Crearea formațiunilor blindate, care să opereze mai repede, se lovea de rezistența întregii opinii publice militare. Numai voci izolate îndrăsneau să-și spună cuvântul în favoarea lor.

A fost așa dar o decizie importantă și plină de răspunde a Führerului, când a ordonat desvoltarea armei blindate în acest sens. Generalul Guderian este pionierul ei. El a desvoltat-o, a construit-o, a instruit-o și a umplut-o cu spiritul său de foc.

„Atacul este trambulina spre victorie"

Mințile pregătite istoric, nu cad în eroarea lui Ben Akiba, că totul ar mai fi existat odată. Pentru cei mulți, care admit despre istorie că ea ar fi numai o modificare permanentă a câtorva forme vechi, nici blindatul nu este ceva nou. Ei îl recunosc în carele de război ale vechilor Asirieni, în carele înarmate cu seceri ale Perșilor, în „blindatul broască țestoasă", cu care Grecii și Romanii asaltau porțile cetăților asediate și în elefanții de luptă cu care Hanibal trecu Alpii. Ei compară blindatele cu cavalerii greu înarmați ai evului mediu, salută în cuirasierii pappenheimieni, rudele trăgătorilor din blindatele de astăzi și slăvesc de asemenea cavaleria grea a secolelor al XVIII-lea și al XIX-lea ca pe precursorii diviziilor blindate. Toate acestea sunt însă numai analogii, nu înrudire. Arma blindată este un mijloc universal de război, care poate acționa de sine stătător și în orice situație. Așa zișii precursori ai blindatelor erau mijloace auxiliare ale războiului, care interveneau în luptă, numai într'o situație anumită și pentru un anumit scop. Cavalerii grei, de pildă, intrau atunci când balanța bătăliei sta încă egală. Blindatul se aruncă însă imediat asupra inamicului. În Polonia, diviziile blindate germane au dat peste cap pozițiile inamicului, au înaintat cu repeziciune până la Vistula și i-au făcut imposibilă retragerea peste fluviu, pregătindu-i astfel încercuirea deplină. Marea străpungere peste Meuza, între Givet și Sedan, la 13 Mai 1940 și înaintarea în formă de pană spre coasta Mânecii, care separă armatele inamice și făcu cu putință împresurarea lor, fură în fond opera blindatelor și a diviziilor motorizate.

Cum se putu face, se tânguesc Englezii că o mână de tancuri și câțiva motocicliști ne înconjurară trupele și le ținură despărțiți de aliații lor? Aceasta se putu întâmpla, pentrucă mâna era foarte mare și pentrucă în aceste tancuri și pe aceste motociclete erau soldați adevărați.

Aici stă, anume, singura posibilitate a comparației.

Dar nimic din trecut nu poate fi comparat cu blindatele. A existat numai un singur precursor al blindatului, și acesta fu acel car misterios al lui Cirus, cu care Voltaire voi să răpună pe prietenul său supărat, regele Prusiei. El scrise mareșalului Richelieu că a construit un car de luptă, cu ajutorul căruia, întrebuințându-se numai 600 oameni și 600 cai, s'ar putea omorî cu ușurință, zece mii de Prusieni. „Eu sunt un sgârie hârtie pacific și mi-e rușine, la drept vorbind, să mă ocup cu instrumente de distrugere. Se cere însă să apărăm oamenii cumsecade, care ochiesc prost, de cei răi, care ochiesc foarte bine."

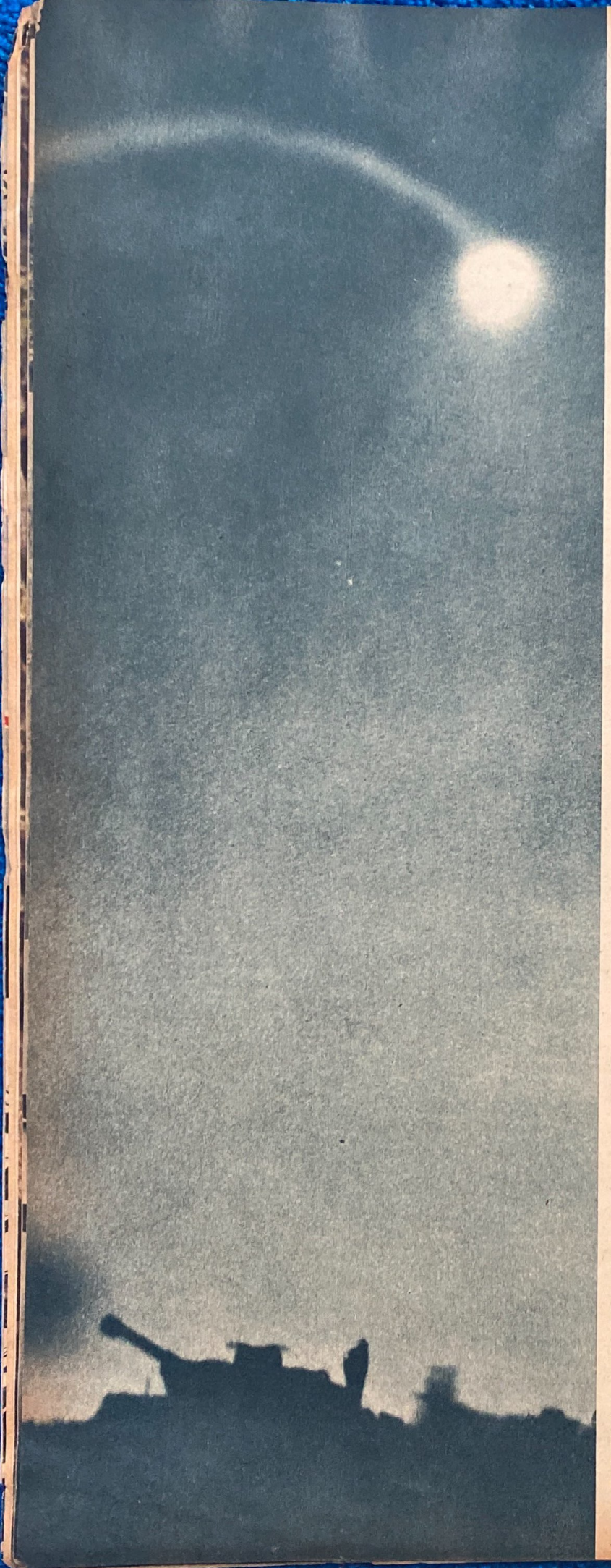
Voltaire n'a primit niciodată răspuns dela mareșal, și el îi scrise încă de câteva ori, dar mareșalul tăcu. Și astfel, n'am aflat niciodată ce s'a întâmplat cu carul de luptă al poetului și cum a fost făcut. Probabil mareșalul tăcu, fiindcă știa mai bine decât poetul că arta împușcatului nu are nimic de a face cu răutatea sau buna cuviință a omului, ci numai cu mintea lui clară și inima lui tare.

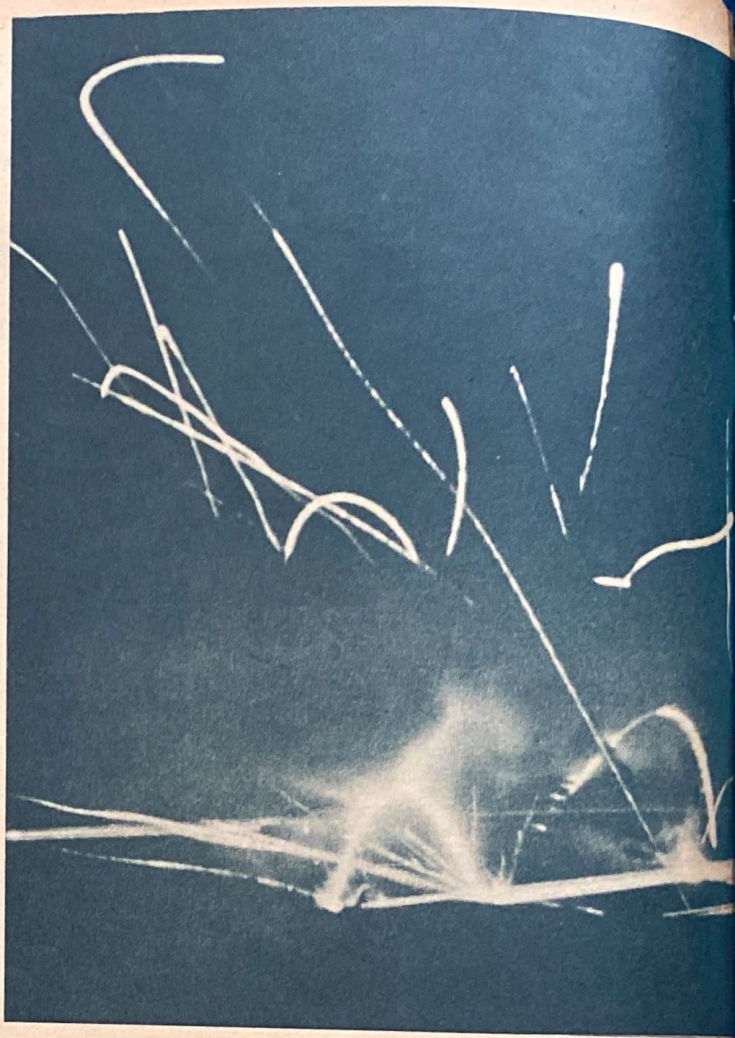
Voința de a învinge îl face pe pușcaș mai bun, nu răutatea. Voința de a învinge produce atacul. „Atacul, spune Clausewitz, este trambulina spre victorie." Cine se urcă într'un blindat, trebue să vrea să calce pe trambulina victoriei. Blindatele care nu vor întotdeauna să învingă sunt pierdute încă înainte de luptă.

Blindatele (Sfârșit)

↑ **Blindate din 80 funzi de carton.** *La încheierea păcii dela Versailles, Germanilor le-a fost interzisă arma blindată. Ei trebuiră să-și instruiască tineretul militar cu atrape de carton*

Prezentul de oțel. *Încă din 1939, adversarii Germaniei, crezură că „șirurile de tancuri" germane ar fi făcute din carton. Armurăria germană însă nu este vis, ci realitate de fier* ↓





O rachetă luminoasă se urcă la cerul nopții: *detașamentul de recunoaștere al unei unități blindate germane anunță luarea contactului cu inamicul.* ← *Puțin după aceea . . .*

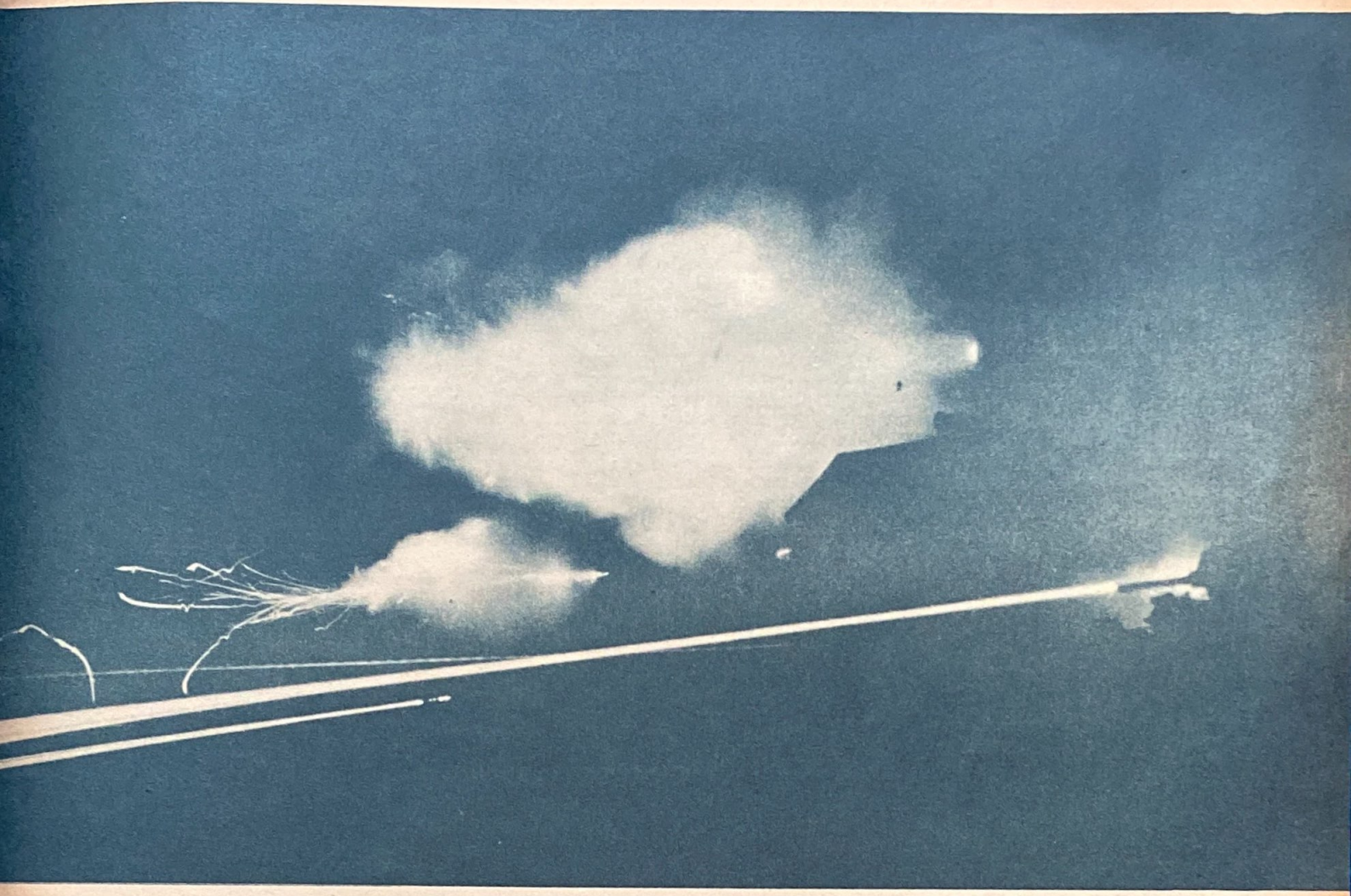
↑ **. . . între câteva blindate germane și o serie de blindate sovietice se încinge un duel de artilerie** *Muniția cu gloanțe trasoare desenează traiectoria obuzelor și a celor dintâi ricoșări ale proiectilelor tunurilor cu tragere rapidă până ce acestea nimeresc părțile sensibile ale blindatelor inamice*

O LUPTĂ ÎN NOAPTE:

BLINDAT CONTRA BLINDAT

Pentru prima dată fotografiat

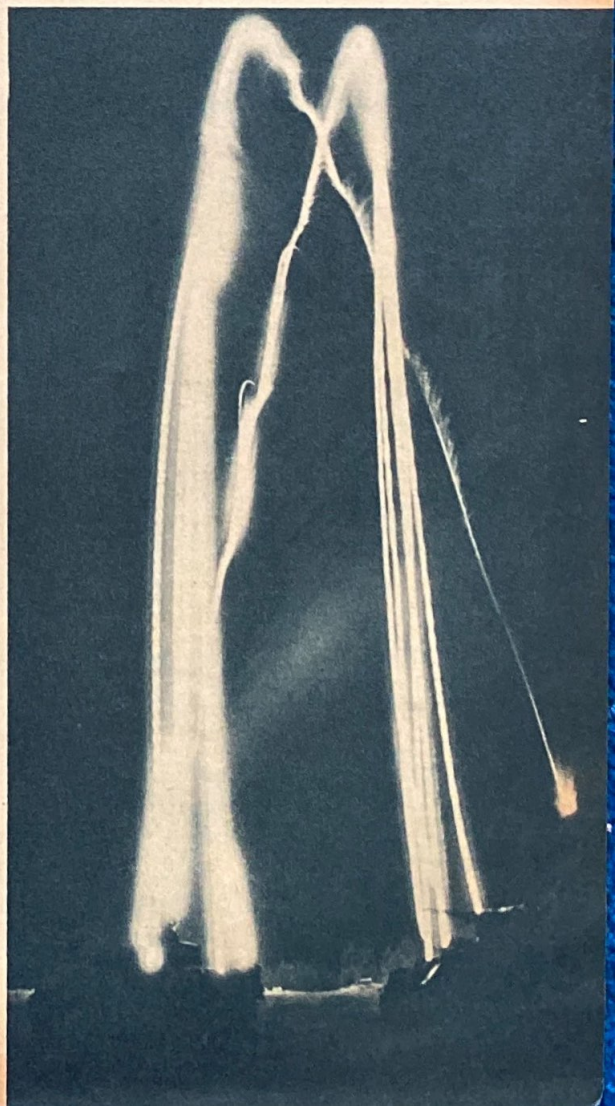
Luptele de noapte între blindate aparțin evenimentelor rare ale acestui război. De regulă formațiunile blindate înnoptează ca ariciul în poziții de odihnă bine asigurate, câteodată fiind apărate special și de un foc de artilerie neregulat. Dacă se întâmplă însă ca avangarda unei unități blindate germane să simtă apropierea blindatelor inamice după hârjiitul și huruitul depărtat și deslușit al șenilelor și anunță aceasta grosului, se ajunge în curând la o luptă care cere mult dela oamenii blindatelor, presupunând o experiență specială în lupta de apropiere. Nu este de loc ușor să evaluezi bine forța inamicului și să identifici exact forțele sale ambulante. Ce e drept, liniile de foc ale muniției cu gloanțe trasoare mărește siguranța de ochire, dar trebue să mai treacă un timp anumit până când salvele să găsească și să nimerească părțile slabe și sensibile ale blindatului inamic. Până atunci schijele ricoșate își desenează capriolele lor incandescente și bizare. Marele duel fantomatic se apropie însă de sfârșit abia când flăcările înțepăturilor blindatelor sovietice lichidate încoronează incendiul nocturn.



Trebue să atace artileria *pentru a face un baraj de foc în spatele blindatelor sovietice. La lumina slabă a lămpii de buzunar camuflate, șeful unității blindate se apleacă deasupra hărții pentru a calcula bătaia artileriei* ↓

Fotografiile: Artur Grimm, reporter de război (PK)

„Încetați focul!" *semnalizează blindatele germane cu gloanțe fumigene artileriei din spate. Atacul a fost respins, lupta s'a terminat* →



Bombele submarine sburătoare

Un distrugător străbate apele norvegiene. Deodată, omul dela aparatul de ascultat anunță sgomote suspecte de submarin. În plină viteză, nava se îndreaptă spre locul unde crede că se găsește inamicul. Bombele submarine sunt transportate la aparatele de aruncat, mica încărcătură explozivă este pregătită — se dă un ordin și . . .

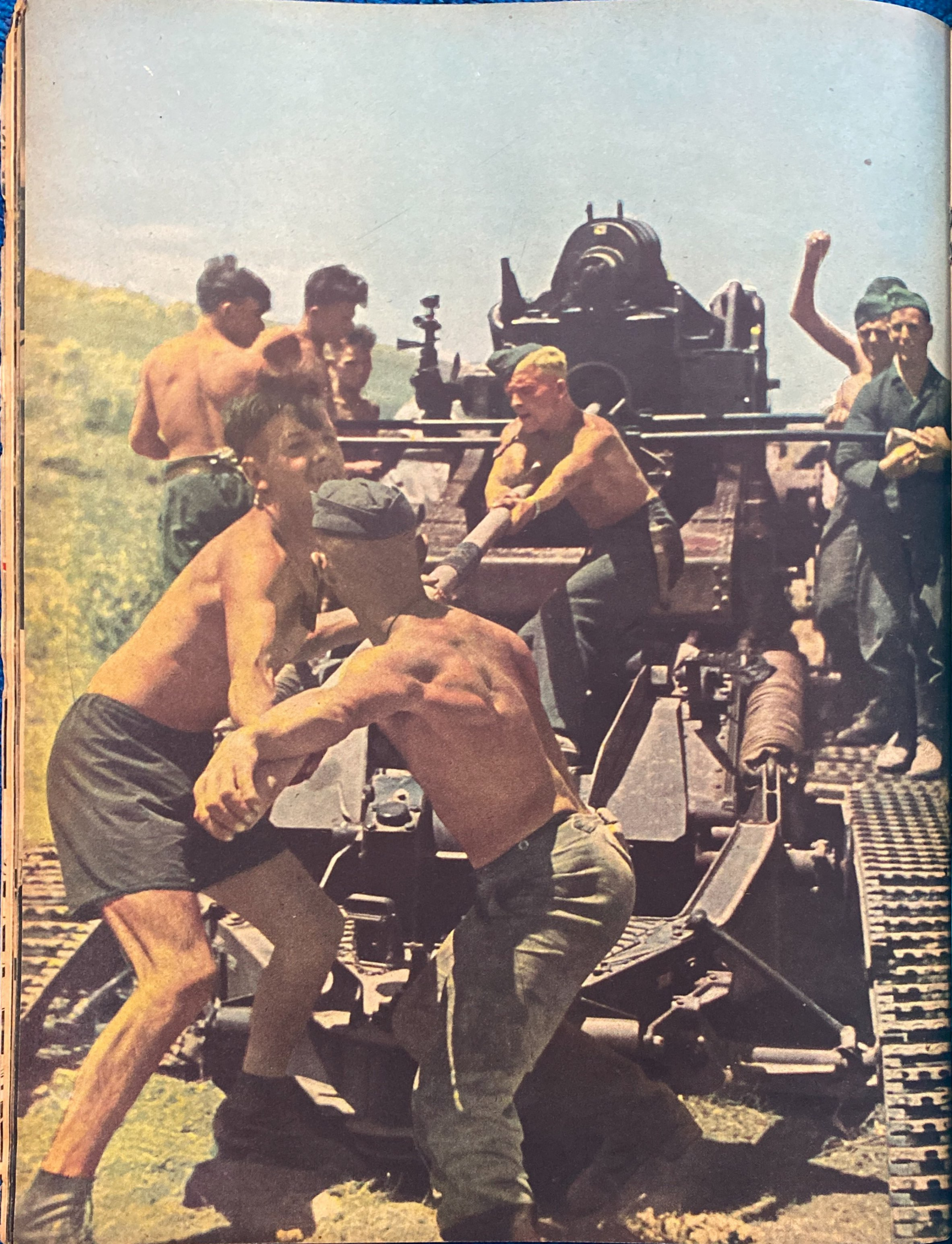
. . . după o explozie surdă, corpul explozibil greu se clatină stângaci prin aer, lăcând un arc înalt cu încărcătura sa ucigătoare, împotriva adversarului

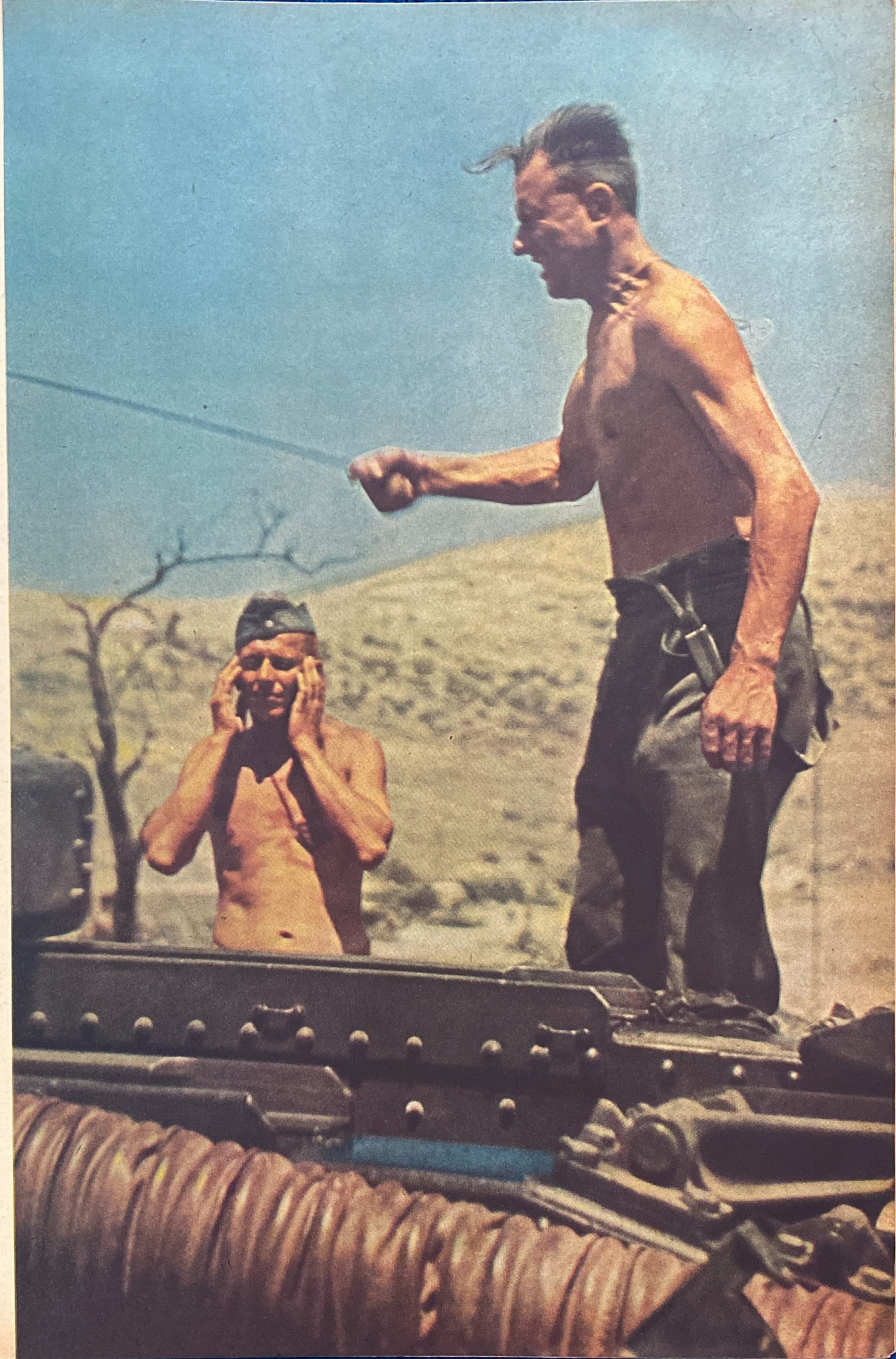
Fotografiile: Pröhlich, reporter de război (PK)

Întocmai ca o uriașă grenadă de mână a mării arată această bombă submarină câteva secunde înainte de a se lovi de suprafața încrețită a valurilor. Departe de bordul vasului care a lansat-o, bomba explodează apoi la adâncimea fixată, cu efect nimicitor

Oameni la tunul greu

(A se vedea fotografiile de pe această pagină şi din celelalte două următoare)
Obuzul tunului de câmp greu este transportat pe deasupra afetului, iar cartuşul este adus în spatele proiectilului. — „Foc!" Fotografiile: Pabel, reporter de război (PK)





SB GD
3U KS

Trei națiuni pe terenul de aterisare

Piloții sovietici în șanțurile antiaeriene

Undeva pe un teren de aviație din răsărit.

Trei renumiți aviatori de vânătoare germani stau lângă aparatele lor și privesc la mecanicii care examinează motoarele: comodorele flotilei, locotenent comandorul Gollob (127 victorii aeriene), locotenentul Graf (125 victorii și plutonierul Grislawsky (43 victorii), — care tocmai a fost decorat zilele acestea cu Crucea de Cavaler.

Comodorele, în pantaloni scurți și bluză ușoară, cu Crucea de Cavaler cu Cunună de Stejar și Spade la gât, povestește despre pățaniile sale cu Bolșevicii: „Spiritul combativ al aviatorilor sovietici a scăzut considerabil. Aviația bolșevică suferă mult de pe urma pierderilor enorme din ultimul timp. Căci împreună cu aparatele ea a pierdut și aviatori, iar aceștia sunt și mai greu de înlocuit. Operativ, Sovieticii nu mai sboară decât pe deasupra capetelor de pod pentru care se dau lupte. Când văd însă pe vânătorii noștri, o iau la sănătoasă, totuși fuga nu le ajută, căci aparatele germane sunt mai rapide. Formațiunilor noastre de bombardement în picaj și escadrilelor de luptă e suficient să le dăm ca escortă numai câțiva aviatori de vânătoare, că nu mai îndrăsnește niciun Bolșevic să le atace. Noaptea Sovieticii vin din când în când cu câteva bombardiere, dar și atunci numai acolo unde presupun că nu sunt vânători. Priviți acest teren mare. Încoace nu s'a încumetat încă niciun inamic."

„Când ați doborît al 127-lea aparat?"

„Astăzi dimineață, pe la ora 4, o bună bucată de sbor de aici spre Sud-Est. La 1.000 de metri înălțime văzui cinci mingi negre sărind și sbătându-se ciudat. Nu puteau fi decât aviatori sovietici. Pusei ochii pe unul și mă cățărai la aceeași înălțime în spatele lui. Îl luai la ochi . . . o salvă de mitralieră . . . iată-l că se angajează în vrile și se prăbușește în flăcări."

Locotenentul Graf — de asemenea decorat cu Crucea de Cavaler cu Frunze de Stejar și Spade — înjură cât poate. De mai multe zile n'a mai luat contact cu inamicul: „Astăzi, am sburat cu oamenii mei pe deasupra unui teren de aviație bolșevic. Era ocupat de 50 de aparate de vânătoare. Ce credeți, în aer nu se vedea niciunul! Nicio urmă. Trei Rata tocmai se pregăteau să decoleze. Văzându-ne venind, piloții stopară motoarele, săriră din avion și se îngrămădiră în șanțurile antiaeriene. Cică să nu turbezi de ciudă. Ei, la Kerci a fost cu totul altfel. Acolo am doborît 30 de avioane sovietice."

Grislawsky, tânărul plutonier, a primit totodată cu Crucea de Cavaler și permisul său de concediu. Nu mai poate de bucurie. Un Ju 52 pleacă din întâmplare după masă spre Berlin și îl ia cu el. Astfel e scutit să facă o călătorie de câteva zile cu trenul.

Patru aviatori de vânătoare croați. *Căpitan comandorul Džal tocmai povestește despre sfârșitul repede al aparatelor Hurricane*

Croații au doborît al o sutălea aparat

Un grup de vânătoare trece vâjâind pe deasupra terenului. Aparatele Me 109 au la botul elicii stema cu culorile naționale ale Croației. Ofițerii care se dau jos din avion au aproape toți la uniformă Crucea de Fier cl. I-a. Fac parte din grupul de vânătoare croat de pe frontul din răsărit, al cărui comandant este căpitan comandorul Franio Džal. Ei, care poartă insignele Ustascha, sboară voluntar, pentrucă cred într'o Croație liberă într'o Europă nouă și pentrucă știu din istorie că libertatea nu este un dar din cer, ci trebue să te lupți pentru ea. În opt luni au executat 1.200 misiuni.

Cu Gustav al lor — așa își numesc Croații aparatele lor Messerschmitt — fac vânătoare liberă contra avioanelor sovietice. Ei au obținut succese strălucite — mai ales la Sevastopol — și mareșalul Reichului Göring și-a exprimat mulțumirea și recunoștința sa.

Locotenent comandorul Culivoč din Zagreb se plânge, ca și camarazii germani, că Bolșevicii nici nu se lasă să fie văzuți în acest sector al frontului. Cu vioiciune sudică își subliniază povestirea făcând gesturi pline de temperament: „Acum câteva zile am obținut a suta noastră victorie aeriană. Astăzi, iar avem ghinion. Niciunul din noi n'a clătinat din aripi. În zadar am căutat să dăm de inamic. Dacă cerul ar fi plin de cavaleri ai Crucii de Fier aș mai înțelege. La întrebarea unui radiotelegrafist dacă Bolșevicii sboară adesea cu aparate engleze, căpitan comandorul Džal spune următoarele: „Fabricate engleze nu se văd de loc. Mai departe spre răsărit, vânătorii de pe terenul nostru au dat odată peste 20 de aparate Hurricane. Dar întrebuințarea aparatelor engleze a avut pentru Aliați numai o valoare statistică, căci între timp au fost doborîte toate cele 20 de aparate."

Între timp, pe terenul de aterisare își iau sborul un aparat de transport după altul, toate duc carburant înainte, căci nenumărate autovehicule și tancuri germane vor să se țină scaiu de inamic.

În fața aparatului ministrului. *Pilotul ministrului apărării naționale slovac împarte țigări personalului terestru*

Ministrul apărării naționale se duce cu avionul pe front

Într'un colț al terenului de aviație, un aparat de sport svelt atrage atenția multora. Pe fuselajul avionului lucește crucea roșie dublă slovacă. Un soldat slovac face de sentinelă. Este avionul ministrului apărării naționale, Ferdinand Čatloš. Este rapid și poate lua cu el o mare cantitate de carburant. Aparatul arată înăuntru ca o limuzină, pe o sofa de piele au loc doi până la patru pasageri, toate armaturile sunt montate cu îngrijire, ca într'un automobil de lux.

Ofițerul adjutant Čech, pilotul personal al ministrului, povestește ofițerilor croați și germani care s'au apropiat de aparat: „Domnul ministru Čatlos a sosit aici noaptea trecută pentru ca să vorbească soldaților slovaci, care vor trece prin lupte grele. Slovaci, faceți onoare țării — așa le spune el totdeauna când au de îndeplinit misiuni grele. Astăzi, el conduce împreună cu comandantul nostru, generalul Turanec, care este al doilea Slovac decorat cu Crucea de Cavaler, trupele noastre din primele linii. De câte ori îi permite timpul liber îl găsim lângă soldații săi. În ultimele luni, domnul ministru a sburat cu micul său avion pe front mai multe mii de kilometri . . . Astăzi, va trebui să mai sbor încă 900 km spre apus la o formațiune aeriană slovacă, care este însărcinată să lupte contra partizanilor. Până diseară voi fi înapoi . . . Ei și acum vreau să vă fac o mică bucurie!" Zicând acestea, micul om ia cu ochii veseli un munte de țigări — de fabricație slovacă — și le împarte personalului terestru german și croat. Tinerii, cu fețele bronzate ca harapii, îl întâmpină cu strigăte. „Și acum ne mai lipsește o baie rece și un pahar de bere!" își dădu părerea un Bavarez înalt, căruia cele 38° Celsius de pe terenul de aterisare nu-i dau pace.

Deodată toți ochii se îndreaptă spre cer. Două escadrile de avioane Stuka, decolate de pe un teren de aviație vecin trec duduind în formație de sbor pe deasupra noastră. Ele se îndreaptă spre Sud-Est, acolo unde rachetele luminoase semnalează vârful înfanteriei germane . . .

W. H.

←

Aerodistrugătoare, în sbor la mică înălțime pe deasupra Mediteranei

Fotografia: Berger, reporter de război (PK)

Scrisori urgente

Dacă căutăm o trăsătură caracteristică foarte scurtă și potrivită a epocii noastre, ni se impune involuntar noțiunea iuțeală. Întradevăr toți ne grăbim, căutând să economisim cât mai multe minute și secunde. Cuvintele lui Goethe din Faust: „Folosește timpul căci trece atât de repede" au devenit îndreptarul nostru obișnuit într'o măsură pe care autorul nici n'a bănuit-o. Astăzi ne bucurăm când ajungem la ținta unei călătorii cu un ceas sau cu câteva minute mai devreme și suntem recunoscători tehnicii că ne-a dat această posibilitate. Marile noastre orașe și regiunile industriale necesită mijloace de locomoție tot mai rapide pentru ca astfel avantajele forțelor concentrate în ele să nu dispară din nou în fața desavantajelor datorite distanțelor mari.

Persoanele cele mai capabile se gândesc neîncetat cum să facă să accelereze un fenomen care se desfășoară de altfel repede, cercetându-l „la secundă" pentru a economisi ici colo un sfert de minut, două sau în altă parte încă o secundă, fapt care la repetarea aceluiași fenomen duce în sfârșit după oarecare vreme la o economisire foarte importantă de timp. Nu ne dăm înapoi dela niciun mijloc când e vorba să economisim timp, trimețând la fier vechiu orice instalație când o alta lucrează mai repede. Strămoșii noștri considerau ca o exagerare faptul că se făcea atâta vâlvă în jurul telefonului cu care puteau fi schimbate informații cu mult mai repede decât cu ajutorul telegrafului; părinții noștri au salutat introducerea telefonului automat, care, în comparație cu vechiul telefon, înlătura prin facerea numărului o întârziere însemnată, iar generația noastră este gata să utilizeze telefonul automat și pentru distanțe foarte mari pentru a economisi astfel de fiecare convorbire un timp prețios.

Informația scrisă urgentă s'a transmis întradevăr totdeauna cu ajutorul telegrafului, dar timpul care se economisea pe linie se irosea din nou în mare parte la expedierea și la primirea telegramelor, căci picioarele și bicicleta curierilor nu puteau concura cu curentul electric. De aceea a fost un mare progres când telegrafia și-a pierdut caracterul ei „oficial" făcându-și loc în birouri prin utilizarea mașinei de scris devenite atât de familiară. Ce e drept a trebuit să se depună foarte multă muncă de desvoltare științifică și tehnică

Centrala cu scriere la distanță a unei întreprinderi industriale prevăzută cu mașini cu scriere la distanță Siemens

mai înainte ca traficul de scriere la distanță să fie în așa măsură, încât toți teleimprimorii mecanici (mașinile cu scriere la distanță) ai unei țări să se poată pune repede în legătură între ei pentru ca fiecare să poată copia ce a fost scris de o oarecare altă mașină. Legătura se obține repede cu ajutorul discului telefonului automat prin intermediul serviciului de scris la distanță. Traficul scrierii la distanță a devenit indispensabil mai ales pentru marile întreprinderi care dispun de birouri și fabrici în diferite părți ale unei țări. Ele întrețin adesea centrale cu scriere la distanță în care sunt adunate știrile în scopul unei cât mai bune utilizări a liniilor pentru obținerea celor mai mici cheltuieli. Există centrale cu scriere la distanță unde se prelucrează zilnic vreo mie de scrisori la distanță. În figură reprezentăm o asemenea centrală cu scriere la distanță. Întocmai ca și multe alte centrale ea este construită de Firma Siemens & Halske, care a depus și în acest domeniu al tehnicii informațiilor, o muncă de pionier.

Aveți o fotografie cu Dvs?

Cei mai mulți fotografi amatori n'au fotografii cu ei înșiși. Nu sunt nici în fotografiile în grup. De ce? Pentrucă n'au la aparat un declanșator automat. Alegeți mai bine! Printre aparatele Voigtländer există o serie de modele cu declanșator automat. De fapt e o nimica toată, dar și un lucru important. Cel puțin tot atât de important ca și rafinatul declanșator trăgaciu de pe capac.

Artă înaltă. *Scene din „Arabella" de Richard Strauß la teatrul de festivităţi (stânga) şi din „Iphigenie" de Goethe la marele teatru în aer liber al şcolii de călărie (dreapta)*

SOLDAŢI ŞI MUNCITORI

Reprezentaţiile festive dela Salzburg

Salzburg, vechiul oraş german cultural ale cărui reprezentaţii festive sunt renumite în întreaga lume, îşi păstrează şi în războiu înalta lui tradiţie artistică, ţinându-şi în voie reprezentaţiile festive. Dar de astă dată oaspeţii Salzburgului sunt soldaţii şi muncitorii. Operele nepieritoare ale compozitorilor şi poeţilor germani sunt reprezentate aici de cei mai de seamă artişti dela Burgtheater din Viena şi dela Filarmonica Vieneză, vrăjind în decursul acestor săptămâni festive mii şi mii de vizitatori

În stilul peisajului. *Ataşaţii militari ai puterilor aliate, invitaţi ca oaspeţi de onoare la reprezentaţiile festive dela Salzburg, vizitează cazărmile*

Vechiul Salzburg. *„Getreide Gasse" (Ulița Cerealelor) cu casa unde s'a născut Mozart*

Soldații de pe front. *Numai 15.000 de soldați răniți, în convalescență și încercați pe front fură invitați la festivități. În fotografie, se vede o excursie camaraderească prin împrejurimi*

Surori de caritate. *Surori dela Crucea Roșie spaniolă, savurând fericite zilele de sărbătoare*

Din partea frontului intern: *armurieri germani au avut prilegul să vadă haina de sărbătoare a Salzburgului*

Legionarii. *Membri ai legiunii croate, deasupra orașului. În timpul vizitei de două zile a fiecărui grup în parte a existat și posibilitatea vizitării tuturor lucrurilor demne de văzut*

Rămas bun. *După zilele festive, se bea „la Sternbräu" la botul calului. Mâine vor veni aici următorii*

UN PUNCT CULMINANT ÎNTRE MULTE ALTELE

Richard Strauss, dirijând în sala Mozarteum a Academiei de Muzică din Salzburg o simfonie de Mozart. Una dintre cele 46 de organizări festive diferite care au dus săptămânile festive la 26 de zile de reprezentații. Printre dirijorii mari, Salzburgul a văzut în aceste zile în afară de Richard Strauss, pe Karl Böhm, Clemens Krauss, pe Willem Mengelberg din Olanda și pe Elveţianul Ernest Ansermet

SUPAPE PENTRU RECIPIENTE DE OȚEL

Supape de pasaj - Supape pentru robinete

pentru toate gazele condensate și lichefiate

ca oxid de carbon, oxigen, azot, gaze nobile, aer comprimat, hidrogen, amoniac, acetilen, clor, fosgen, acid sulfuric, clorură de metil

•

Modele speciale, ce satisfac orice pretenție pentru gaze de propulziune, pentru gaz aerian, gaze filtrate, **metan, propan, butan**

AGEFKO KOHLENSÄURE-WERKE

GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

Secția Ventil-Fabrik

BERLIN W 62

50 ani de practică

Execuția cea mai bună și construcția cea mai adecvată scopului garantează un maximum de siguranță și de randament în fiecare caz

Protecția naturii

Trei povești cu animale rare

Bizonii „eliminați"

Pe terenul pentru protecția naturii din Darss, în apropierea Rostockului, există o cireadă de zimbri. Acest vânat german străvechiu din care în toată Europa nu mai există nicio sută de exemplare a fost selecționat prin „eliminare". Bizonii americani, care se asemănau cel mai mult cu bourii au fost încrucișați cu zimbri de rasă pură. Prin înlăturarea taurilor și prin o nouă încrucișare a vacilor cu bouri de rasă pură sângele de bizon a fost încetul cu încetul eliminat, sau „relulat" cum se spune în medicină. După patru până la cinci generații s'a obținut din nou bouri de rasă pură.

Pentru întâia dată, după 42 de ani . . .

. . . s'a statornicit în Allgău o pereche de vulturi mari iepurari. Această pasăre minunată, regele văzduhului, era aproape să dispară în Germania și dacă astăzi mai există câteva exemplare, nu se datorește decât regulamentelor de vânătoare și pentru protecția naturii, care interzic omorîrea acestor păsări rare. De altfel tocmai Bavaria este regiunea unde se mai găsesc singurii vulturi mari germani. Fotografa care a luat fotografia alăturată povestește că a trebuit să facă un marș de șapte ceasuri pentru a ajunge la cuibul vulturului. Dar chiar atunci ea n'a putut să fotografieze imediat, ci a trebuit să fie lăsată jos 25 m de-a-lungul unei stânci abrupte cu o frânghie, pentru a putea să fotografieze acest puiu de vultur de cinci săptămâni. „Ambii pui" povestește ea mai departe, „pe care i-am găsit acolo erau atât de puternici, încât n'am putut să-i stăpânesc. Ei au început să tipe la mine și să mă lovească cu aripile. A fost nevoie să coboare un vânător cu ajutorul frânghiei și să scoată fiecare pasăre din ascunziș, pentru ca să pot face fotografiile mele pentru stăpânul vânător al regiunii." O întâmplare oarecum riscantă, dar rentabilă.

O tragedie datorită unei sârme

Elanul de pe terenul pentru protecția naturii din Darss nu se lasă atins de silvicultor pe care dealtmintrelea îl iubește mai mult decât orice și până la casa căruia vine de obicei încrezător. Timpul goanei tocmai a trecut și cerbul se mai găsește încă sub influența lui. În acest timp toți elanii, de obicei blânzi, sunt foarte combativi și primejdioși. Această perioadă este însă periculoasă și pentru ei înșiși după cum ne dovedește bucata de sârmă lăsată din neglijență în pădurea dela Darss, care a enervat în timpul goanei în așa fel animalele înfuriate, încât un cerb s'a sugrumat în ea. Asemenea tragedii ne dovedesc că multe din animalele rare sunt condamnate să moară în anumite împrejurări datorită „progreselor" timpurilor moderne și de aceea măsurile pentru protecția naturii sunt necesare.

→

A venit poșta militară

Fotografia: Artur Grimm, reporter de război (PK)

Urît și iubit

Istoria unei invenții care răsturnă o formă de pantof cu o vechime de secole

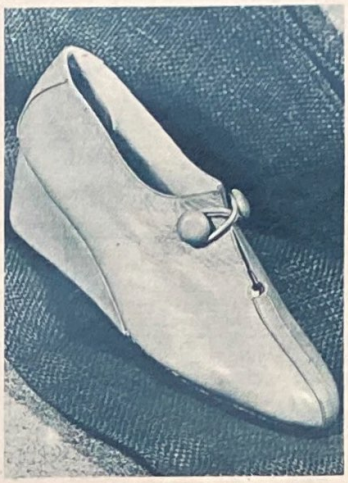
Se începu propriu zis cu o mare surprindere. Salvatore Ferragamo, care își învățase temeinic meșteșugul la un maistru din Florența, constată de mai multe ori cu uimire că pantofii nu se potriveau deși luase măsură exact. I se păru necesar să deslege această enigmă. Așa se făcu că Ferragamo se apucă să studieze matematica, medicina și anatomia. Cu acest prilej el constată că înăuntrul clădirii genial construite a piciorului, greutatea corpului nu cade nici pe vârful piciorului nici pe călcâiu, ci pe bolta lui elastică. Presupunând, își zise Ferragamo, că pantoful trebue nu numai să încalțe și să protejeze piciorul, ci și să-l sprijine, urmează că aceasta se face sub podul labei piciorului.

Timp de un deceniu, el aplică la pantoful său în dreptul bolții piciorului, un arc puțin elastic. Veni apoi războiul abisinian și odată cu el, sancțiunile. Acel oțel flexibil nu mai putea fi importat. Cel întrebuințat ca surogat se rupea ușor. Atelierul îi era plin cu arcuri frânte și prăvălia cu cliente care nu mai încetau cu plângerile. Singura scăpare era să renunțe deocamdată la arcurile de sprijin sau să născocească ceva nou. Ferragamo descoperi ceva nou. Această inovație o făcu mai întâi pentru una din clientele sale, care avea nevoie urgentă de un asemenea reazim. El umplu întreaga cavitate a pantofului cu plută, materialul cel mai ușor și cel mai rezistent care creștea în țară. Apoi îl căptuși cu piele, făcând tocul dintr'o bucată cu talpa, o formă numită și astăzi în Italia „tacco ortopedico". Doamna în cauză găsi modificarea complect lipsită de gust. De aceeași părere fură și doamnele cărora le arătă noul său pantof. El însă nu se lăsă. Cu încăpățânarea invintatorului autentic, el era sigur că mai de vreme sau mai târziu ideea sa are să prindă. Aceasta se întâmpla prin anul 1937.

Cumpărătorul unei firme de încălțăminte din New York — Ferragamo a lucrat un răstimp în America, așa că dincolo nu era necunoscut — văzând această noutate se entuziasmă și dobândi îndată dreptul de fabricație în America pe trei ani.

Astăzi toată lumea cunoaște și a îndrăgit pantoful cu tocul și talpa dintr'o bucată, care a înlocuit cu succes o modă veche de mai multe decenii. Și cine s'a obișnuit odată cu acest pantof ușor ca fulgul, pe a cărui boltă ingenioasă piciorul nu obosește niciodată, păi nu-l mai leapădă. Lipsa de material îl îndemnă pe Ferragamo la cercetări noi. El face pantofi din paie sintetice, o nouă țesătură solidă și flexibilă, dă să i se tricoteze părți de pantof. El a inventat o talpă de pâslă rezistentă pe timp prost, care se fabrică prin presarea deșeurilor dela țesătoriile de mătasă. Cu mâinile sale îndemânatice și mintea sa genială, el inventează mereu pantofi noi, pantofi frumoși și sănătoși. Un adevărat artist în specialitatea sa, care știe să se adapteze condițiilor impuse de vremurile de față.

Pantoful de damă, *cum s'a purtat mai multe decenii. Această formă pare să fie depășită*



Iată ce s'a ales din el. *Pantoful cu tocul și talpa dintr'o bucată, care poartă într-adevăr greutatea corpului*

Și aici, *forma pantofului de damă preferată și cunoscută astăzi de orice femeie: practic și frumos. Un exemplu tipic al evoluției dela practic la încântare estetică*

Locul natal al renumitului pantofar. *Aici, în Piazza Santa Trinità din Florența se găsește magazinul și atelierul lui Ferragamo, unde a inventat noul său pantof cunoscut în toată lumea*

Omul care a creat noul pantof. *Ferragamo „cuprinde" măsura piciorului pentrucă nu se folosește de metru. Mâinile sale ne amintesc de mâinile dibace ale unui medic*

„Aici pe vârf", *explică meșterul Ferragamo, „se sprijinea la forma învechită întreaga greutate a corpului. Era însă fals, căci . . .*

. . . bolta piciorului, *cum e cazul la noul meu pantof, trebue să poarte greutatea corpului. Așa este natural!"*

O privire în atelierul scamatorului *Ferragamo. Nicio mașină. Se lucrează numai lucru de mână. Tocmai se croiește o nouă pereche de pantofi încântători*

←
Frumoasă era vara . . .

În fiecare dimineață două ore de antrenament în manej. *Doamna Trude Sarrasani cu bălanii ei, care dansează vals. Dresarea cailor de rasă a făcut cunoscut numele Sarrasani pe toate continentele*

Femeia director de circ

O tânără de 25 de ani conduce o întreprindere cunoscută în lumea întreagă: Circul Sarrasani

Aproximativ 80 de scrisori de rezolvat zilnic: *Artiștii vin să-și ofere serviciul, autoritățile cer informații, furnizorii vin cu chestiuni urgente. Între timp telefoane, regisări, cumpărături . . .*

Doamna directoare este „specialistă". *Ea arată dansatoarelor din baletul maghiar Escamillo figuri de dans pe vârful degetelor dela picioare. Înainte de a se căsători cu Hans Stosch-Sarrasani ea era dansatoare*

Circul Sarrasani, care a dat reprezentații în toată Europa și în multe țări transoceanice și care și-a căpătat un renume mondial prin dresurile sale de animale, este condus de o femeie care tocmai a împlinit 25 de ani. Când a murit Hans Stosch-Sarrasani, în anul trecut, soția sa s'a suit în vagonul albverde al direcțiunii. Ea este primarul acestui oraș pe roți, purtând răspunderea pentru 300 oameni și 250 animale.

Un circ atât de mare este o întreprindere complicată. El nu are numai artiști, dresori, rândași, ci și șelărie și o croitorie, oameni care să se îngrijească de transport, de ridicarea cortului. Pe lângă aceștia nu lipsesc nici șoferii pentru parcul de mașini, vopsitorii, tâmplarii, electricienii, lăcătușierii, regisorii, funcționarii de birou, casierii și un birou de reclamă. Nu trebue să uităm pe muzicanți care totodată sunt specialiști pentru instalarea băncilor. (Muzicanții de circ din toată lumea sunt originari din Boemia și sunt astfel de specialiști.) Aceste secții numeroase

„În grajdul 3 totul în regulă". *Îngrijitorii trebue să raporteze în fiecare zi cum le merge animalelor ce le-au fost date în pază. Animalele sunt bunul cel mai prețios al unui circ și doamna Sarrasani este fericită că în ciuda războiului are hrană în deajuns pentru animale*

Susi vrea și ea să fie de față. *Doamna Sarrasani își începe ziua dând o raită pe la corturile animalelor. Aici, ea se interesează de măgărița Susi, care a lucrat mai mulți ani cu un clovn și își primește acum la bătrânețe hrana meritată. De altfel animalul trebuia să nu mai fie luat în turnee, dar când văzu că au fost încărcați vecinii ei de grajd, s'a eliberat și a plecat în galop după ei*

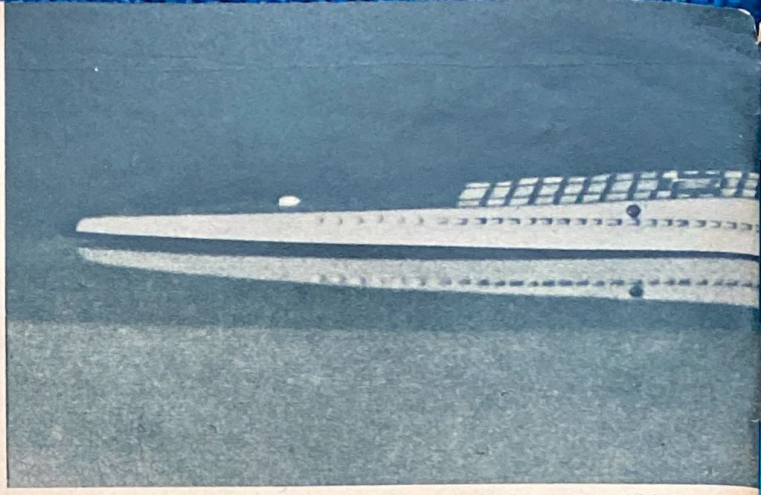
de sigur că n'ar putea să lucreze în bune condiții între ele, fără o conducere severă.

La acestea se mai adaugă pentru directoare grijile cu alcătuirea numerelor din program și cu costumele, cumpărăturile și vânzările de animale, osteneala pentru hrană și încheierea socotelilor. La fiecare reprezentație ea apare însăși în fața publicului și pe lângă aceasta își dresează singură caii.

Curajul pe care îl are doamna Stosch-Sarrasani reiese din faptul că ea a plecat în străinătate cu marea ei întreprindere tocmai acum în toiul războiului. Anul trecut ea a obținut în Slovacia și în Ungaria mari succese. În afară de această întreprindere ambulantă în corturi care datează din 1912, ea mai conduce clădirea Sarrasani din Dresda, unde circul își dă reprezentațiile de iarnă din Octomvrie până în Aprilie.

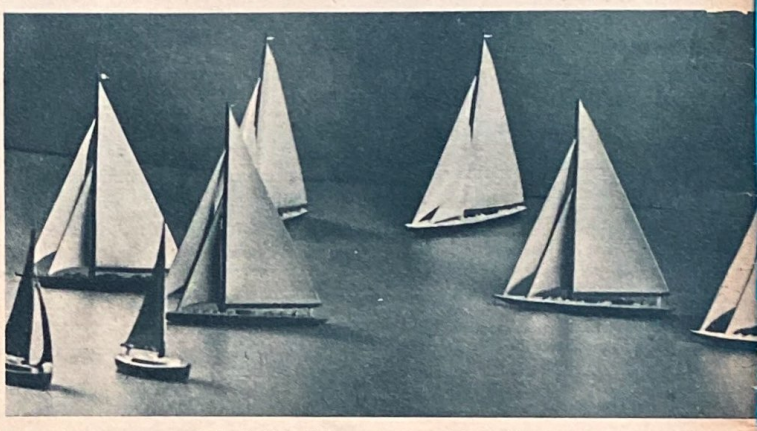
F. OLLERICH

De o sută de ori crucişătorul „Leipzig". *Lucrătoarea lipeşte vergele crucişătorului uşor din lata ei, executat în o sută de exemplare la scara 1:666*



Exact de două sute de ori mai mic *decât fratele său veritabil este acest model de submarin intim de mic, a cărui punte superioară poate fi ridicată. În acest mod se pot vedea micşorate la scară, toate instalaţiile dinăuntrul vasului, dela camerele torpilelor cu „ţiparii" lor până la motorul Diesel, dela cabina echipajului până la centrală, prin urmare*

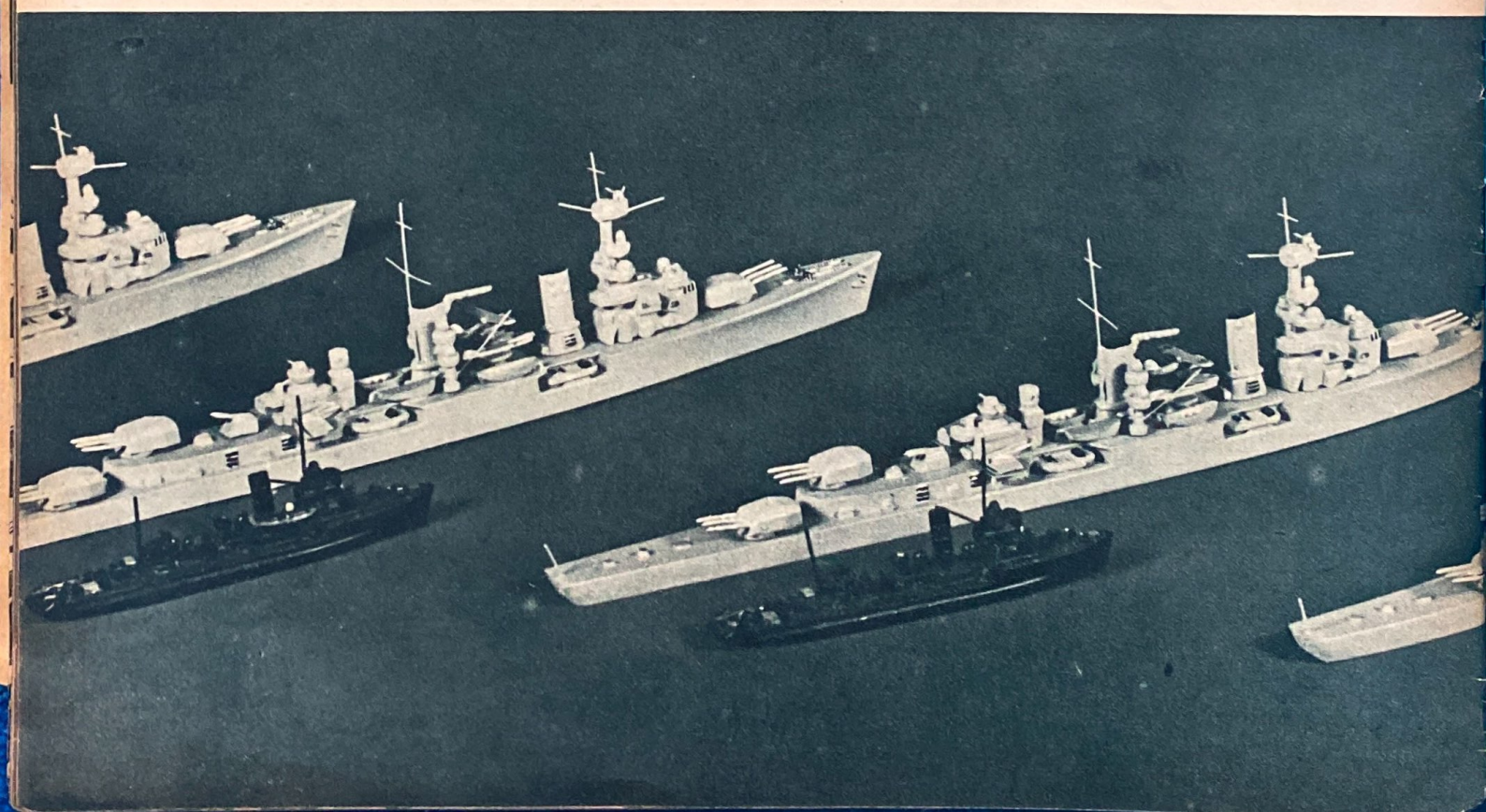
La scara 1:666

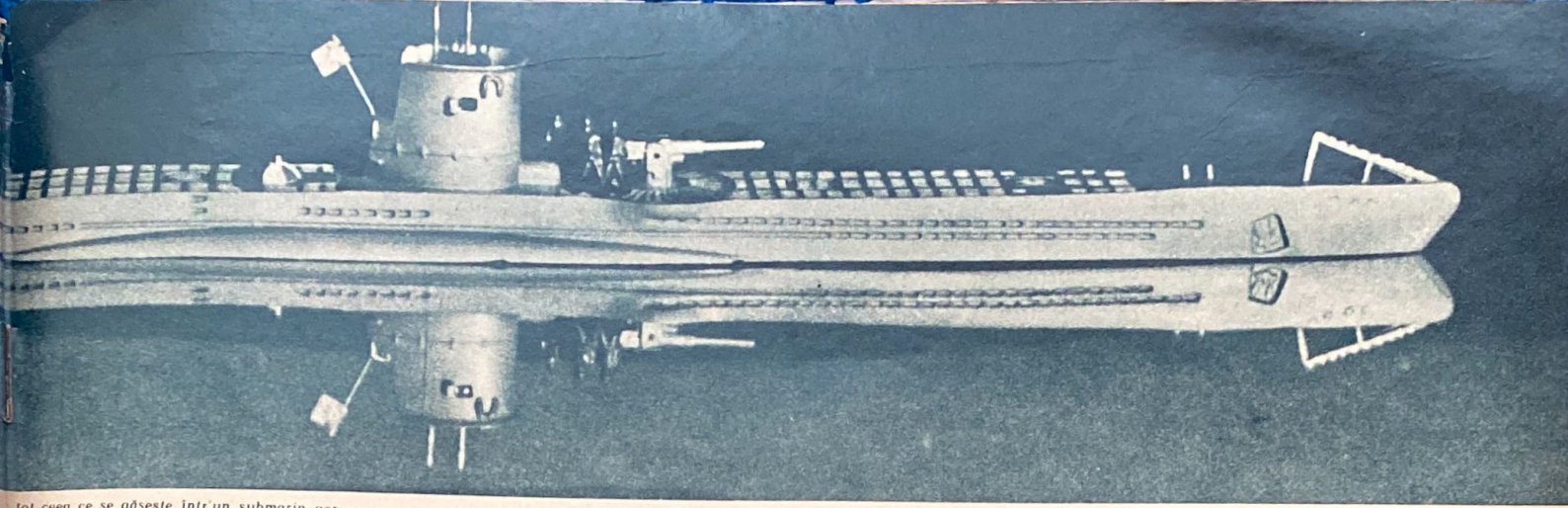


Clasa K în marş. *Vaporaşe de clasa K din care fac parte de exemplu crucişătoarele „Köln", „Karlsruhe" şi „Königsberg" şi vase M (culegătoare de mine), plecate în mare călătorie pe masa de joc*

Aşa s'a început

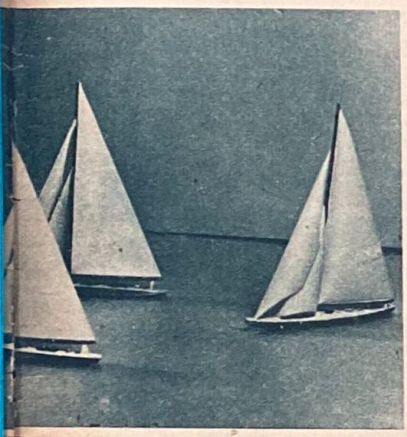
O adevărată jucărie *erau aceste modele de iahturi cu pânză, concepute pentru distrarea tineretului. Creatorul lor povesteşte că câţiva ani înaintea războiului el nu s'ar fi gândit niciodată la desvoltarea viitoare a ideii sale copilăreşti. El a livrat până acum armatei câteva milioane din vasele sale liliputane*





Tot ceea ce se găseşte într'un submarin german de mărime mijlocie. Acest vas în miniatură serveşte marinei germane şi Tineretului Hitlerist, secţia marină, pentru scopuri didactice

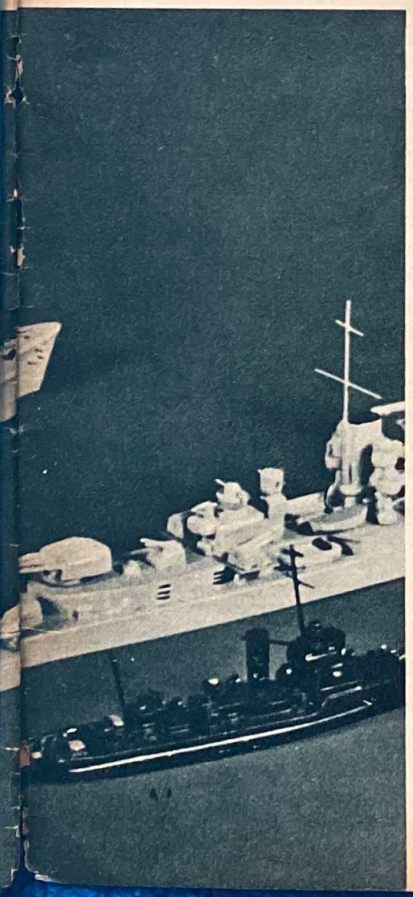
O jucărie pentru scopuri serioase

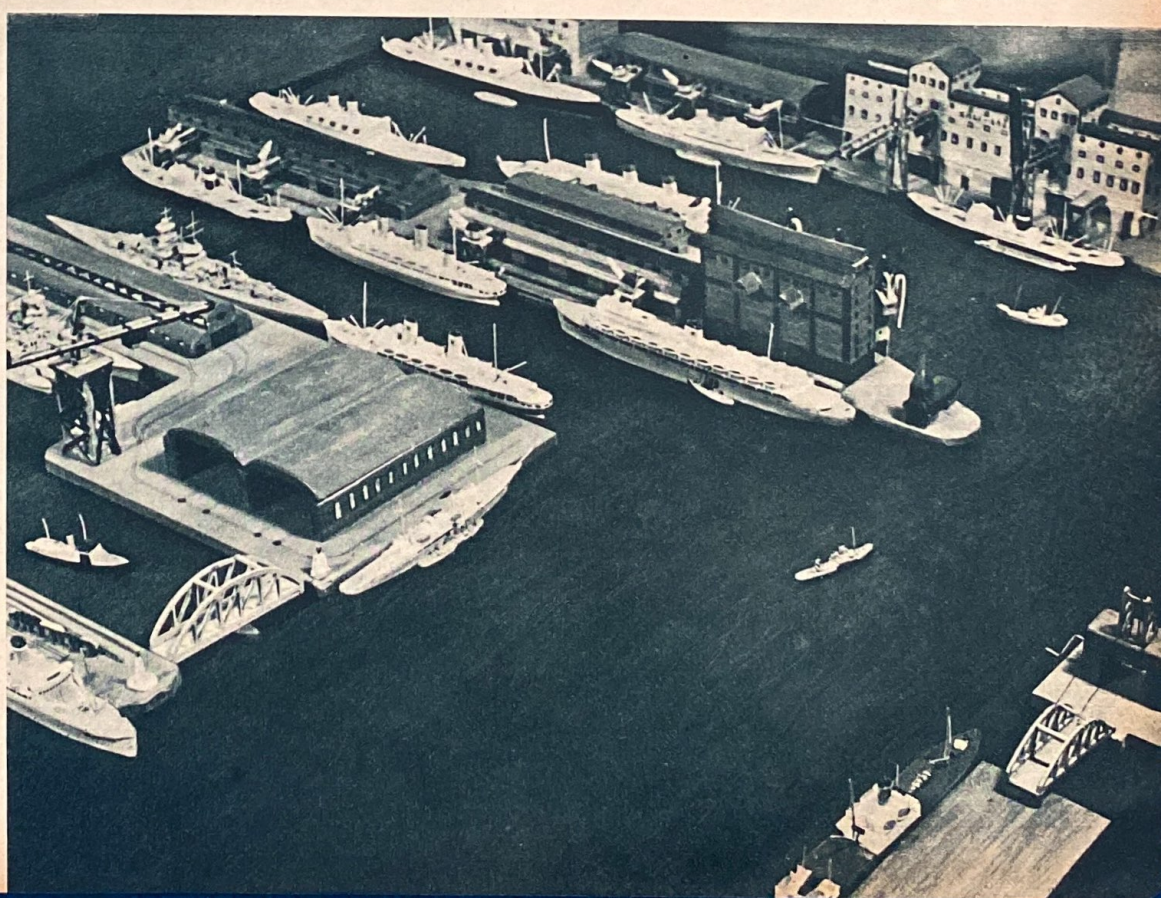


făcute din metal şi material artificial. De sigur că nu erau iahturi cu pânze, dar în decursul anilor el a desvoltat din ele o jucărie devenită astăzi atât de importantă pentru marină şi aviaţie . . .

↑ . . . **pentru scopuri serioase.** *Comandantul unei escadrile de aviaţie explică cu ajutorul modelelor de vase, tactica ofensivă intenţionată a unităţilor marinei. După aceasta se aranjează „munca" aviaţiei. Dar şi . . .*

↓ . . . **pentru exerciţiile de aruncat bombe** *sunt întrebuinţate modele de porturi şi văporaşe în miniatură asupra cărora se aruncă dela mare înălţime cu aparate de ochit veritabile bombe tot în miniatură*





Medicul cercetează un Negru. *El constată că pacientul suferă de boala somnului cu toate că acesta face încă impresia că e sănătos*

„GERMANIN"

Câteva fotografii dintr'un nou film german în care se descrie lupta încununată de succes a medicilor împotriva bolii somnului

Răspândit în toată lumea. *„Bayer 205" este numele medicamentului german a cărui descoperire a salvat viața multor oameni, care mai înainte erau sortiți unei morți chinuitoare* ←

Un lagăr de suferinzi de boala somnului în pădurea virgină. *Așa ședeau bolnavii în spatele îngrăditurii, slăbeau de li se lipea și usca pielea pe oase, devenind zi de zi tot mai apatici cu cât progresa boala distrugătoare* ↓

E posibilă dispariția bolilor - și ivirea altora?

Bolile aparțin forțelor primitive ale acestui pământ, dar rămân veșnic aceleași. Ele sunt ca vietățile care vin și pleacă. Putem spune cu mândrie că grație vaccinărilor în Europa aproape că nu mai există niciun caz de variolă. Să sperăm că și cu rahitismul se va întâmpla la fel.

Să tot fie vreo 20 de ani de când un țăran zăcea în pat cu simptome asemănătoare tifusului. Chiar la 40 grade Celsius, pacientul se simțea încă atât de bine încât trăgea din pipă. El avea dureri la încheieturi, dar medicul se arătă la început nedumerit.

Atunci s'a întâmplat ceva neobișnuit. Apăru o nouă boală omenească: maladia lui Bang (avortul epizootic al bovinelor). Veterinarul o cunoștea mai de mult căci provoca epidemic avorturi la vite. Agentul provocator este un bacil. Dintr'un motiv necunoscut acest bacil a atacat pe neașteptate și pe om. De atunci maladia lui Bang, care se manifestă între țărani, medici veterinari și măcelari, săptămâni și luni de zile în formă de valuri și cu febră care extenuiază și dureri la articulații, este destul de răspândită.

„Sudoarea engleză" și tularemia americană

„Sudoarea engleză" a apărut în 1486 pentru prima dată în Anglia, a fost adusă în 1529 la Hamburg, răspândindu-se pe continent. Bolnavii aveau febră, bătăi de inimă, dureri în ceafă, respirație grea, căpătau un fel de erupție miliară și suferau de năduși foarte abundente. Din zece pacienți mureau nouă. Această boală ciudată nu se mai cunoaște; a devenit un fel de fosilă. Oare mai trăiește undeva într'un colț al pământului?

In Germania, cazurile de pojar sunt astăzi mai ușoare decât acum 20 de ani. Cauza acestei schimbări nu se cunoaște. Că astăzi anemia pernicioasă este rareori o boală mortală nu depinde de faptul că această maladie s'ar fi schimbat, ci de efectul terapiei cu untură de pește care poate salva viața. Cancerul din punct de vedere numeric nu a sporit, dacă se are în vedere că lumea trăiește mai mult. El este o boală a vârstei înaintate și faptul că astăzi există un număr mai mare de oameni în vârstă decât în trecut, duce vrând-nevrând la înmulțirea cazurilor de cancer. În schimb s'au înmulțit însă cazurile de cancer traheic. S'a crezut la început că vina ar avea-o eșapamentele autovehiculelor; dar sporirea cazurilor de cancer traheic a fost observată și în Uniunea Sovietică în regiuni în care nu există niciun trafic de automobile.

O boală complect necunoscută până atunci a apărut acum câțiva ani în America: tularemia, o epidemie transmisă la om de iepuri și de alte animale din familia rozătoarelor.

Să se resemneze oare știința medicală, avându-se în vedere ivirea a tot mai multe boli noi? Ea va continua lupta, căci misiunea ei constă în apărarea omenirii în fața consecințelor pustiitoare ale bolilor în măsura în care îi stă în putere acest lucru și indiferent dacă cele vechi dispar și le ia loc altele noi.

Signal Nr. 19, Anul 3, Numărul 1 din Octomvrie 1942 — Apare odată la 14 zile — Redactor-șef: Wilhelm Reetz; Locțiitor al redactorului-șef: Hugo Mösslang / Editura și tiparul: Deutscher Verlag, Berlin SW 68 Kochstraße 22-26 / Toate drepturile rezervate. All rights reserved

AUTOMOBILE, MOTOCICLETE, MOTOARE

IRT 510.

Signal

Sfârșitul dela Dieppe

Englezii salvați din apă sunt făcuți prizonieri

Fotografia Koll, reporter de război (PK)